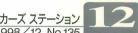
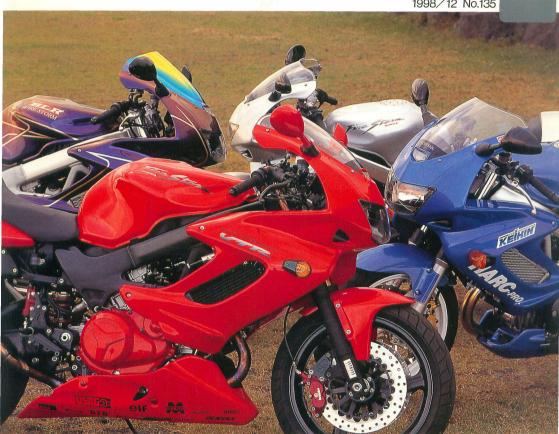
10年12月1日発行(毎月1回1日発行)第12巻第12号 昭和62年12月14日第3種郵便物認可

BIKERS STATION

The Inside Line Without Fear or Favour

1998／12 No.135

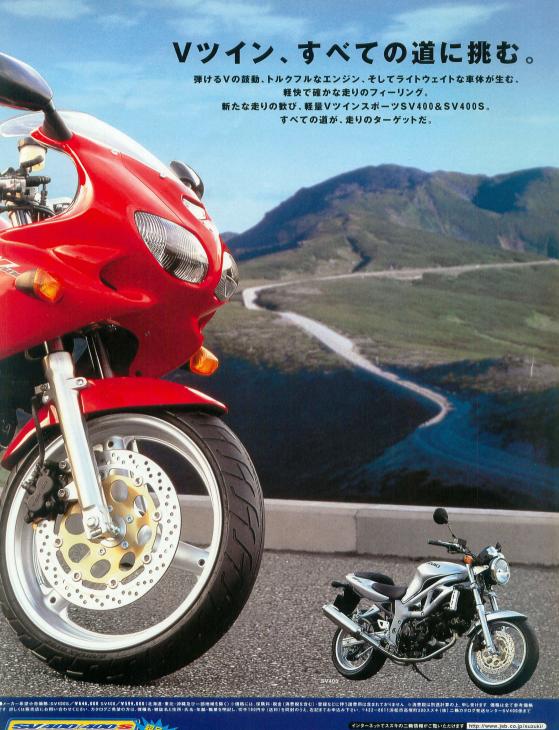
ホンダVTR1000Fの"1年半"

カスタムバイク、スペシャルパーツ、レーサー等々を見渡し、開発者の声を聞く

インターモト(ミュンヘンショー)／ドゥカティ ST4試乗速報

タイムトンネル／ホンダ創立50周年の"ありがとうフェスタ"

●浅間記念館のクラシックバイクたち シリーズ8 第4回 ●タイタン工場見学記 ●スイングアームピボットをエンジン後端に持つ車両たち
●試乗：ホンダCL400 スズキSV400S ヤマハ・ドラッグスター1100 ●ヨシムラ・トライオーバル／新カーカー ●無事、これ名人：ライラックの人々

880円
次号は12月1日発売

Vツイン、すべての道に挑む。
弾けるVの鼓動、トルクフルなエンジン、そしてライトウェイトな車体が生む、
軽快で確かな走りのフィーリング。
新たな走りの歓び、軽量VツインスポーツSV400&SV400S。
すべての道が、走りのターゲットだ。
SV400
●メーカー希望小売価格:SV400S/¥646,000 SV400/¥599,000(北海道・東北・沖縄及び一部地域を除く)※価格には、保険料・税金(消費税を含む)・登録などに伴う諸費用は含まれておりません ※消費税は別途計算の上、申し受けます 価格は全て参考価格です 詳しくは販売店にお問い合わせください カタログご希望の方は、機種名・雑誌名と住所・氏名・年齢・職業を明記し、切手160円分(送料)を同封のうえ、右記までお申込み下さい 〒432-8611浜松市高塚町300スズキ(株)二輪カタログ発送センターSV400係まで
SV400/400S
サウンド体験フェア 開催!
粗品進呈!
※スタッフ一同ご来場をお待ちしております。
インターネットでスズキの二輪情報がご覧いただけます http://www.jsb.co.jp/suzuki/
もっと個性的に、もっとあなたらしく
Personal Best
SUZUKI

Harley-Davidson
1999
YEAR MODEL
発表展示会
遂に全貌が明らかになる。噂のTWIN-CAM 88はエレクトラグライドとダイナのふたつのシリーズに新搭載され、伝説は新たなページを開いた。そして豊穣のエヴォリューションはさらに輝きを増し、ソフテイルとスポーツスターを加速する。この秋、全国のハーレージャパン正規販売網で開催の1999 YEAR MODEL発表展示会はこの上なく熱くなること間違いない。新モデル、FXDXダイナ・スーパーグライド・スポーツ、FXSTソフテイル・スタンダード、XL883Cスポーツスター883カスタムは必見。さあ行こう！新世紀の鼓動を聞き逃すな！
全国HDJ正規販売網の発表展示会
スケジュールは次ページでご確認ください。
新登場
TWIN-CAM 88™
FLHTCU-I
エレクトラグライド・ウルトラクラシック・インジェクション
新モデル
FXDX
ダイナ・スーパーグライド・スポーツ
ニューVツイン誕生！TWIN-CAM 88の新体験はこの秋

行こう、新世紀への鼓動が聞こえてくる。

ブラックキャンペーン
ホグバンククイズ当選者発表!!

全国各地からたくさんのご応募いただきましてありがとうございました。

クイズ正解者の中から下記の皆さまの当選が決定いたしました。おめでとうございます。

1 等
ナイトトレイン賞
(ホグバンクと現金5万円プレゼント)

都道府県	氏名
北海道	福本　英也　様
宮城県	松本　和美　様
秋田県	横山　裕樹　様
埼玉県	川岡　裕樹　様
東京都	植田　哲朗　様
	山田　勝彦　様
長野県	飯ヶ濱　和男様
新潟県	太田　雪子　様
石川県	鳥居　博義　様
岐阜県	冨田　明人　様
静岡県	湯川　一也　様
愛知県	今原　義久　様
大阪府	向江　正己　様
兵庫県	板垣　要司　様
岡山県	藤沢　清　様
	早川　英男　様
愛媛県	武智　一浩　様
福岡県	川野　勲　様
熊本県	野田　義昭　様
鹿児島県	牧添　講作　様

2 等
95thアニバーサリーA賞
(95th記念限定スタジアムジャンパー)

都道府県	氏名
青森県	三浦　仁　様
秋田県	進藤　俊弥　様
福島県	堀川　清祐　様
茨城県	天海　剛　様
埼玉県	小林　裕二　様
	坂本　憲一　様
	吉田　きみこ様
東京都	長南　義美　様
	福田　憲史　様
長野県	横道　亨　様
新潟県	木本　邦男　様
	石黒　信次　様
	塩原　功二　様
岐阜県	小野江　博英様
	清水　泰雄　様
愛知県	酒井　浩　様
	加藤　恒　様
三重県	三宅　明義　様
京都府	新井　常夫　様
大阪府	山ノ口　千夏様
鳥取県	中ノ森　周作様
島根県	原　寛志　様
広島県	桑原　早苗江様
山口県	尾崎　浩二　様
福岡県	金川　賢治　様
	池松　敏満　様
	小笠原　登　様
佐賀県	加瀬田　義幸様
大分県	宇野　正己　様
宮崎県	本多　しをり様

3 等
95thアニバーサリーB賞
(95th記念限定ウインドブレーカー)

都道府県	氏名
北海道	鈴木　一郎　様
秋田県	佐々木　岩雄様
	山田　洋　様
山形県	石山　聡　様
福島県	小野　茂幸　様
茨城県	中川　靖太郎様
栃木県	斉藤　昭彦　様
	長谷川　芳則様
埼玉県	大橋　英成　様
	小板橋　武司様
	佐藤　直樹　様
	今田　悦正　様
	金子　忠　様
千葉県	牧野　義明　様
東京都	山内　美智子様
	三浦　勝浩　様
	山下　良　様
	羽田　勝博　様
	大江　孝拓　様
山梨県	岡山　奈緒子様
長野県	木船　和子　様
新潟県	小野　卓　様
	松木　真大　様
富山県	吉岡　博幸　様
石川県	沢野井　秀子様
岐阜県	棚橋　秀人　様
	三輪　一美　様
静岡県	吉川　昌樹　様
愛知県	加藤　真知　様
	山本　勝　様
	日比　敏勝　様
三重県	近藤　昭生　様
京都府	山中　吉信　様
	柴田　作治　様
大阪府	西川　敦史　様
兵庫県	末瀬　光久　様
	内田　智子　様
奈良県	福井　美也子様
	宮川　建　様
鳥取県	田草　強　様
島根県	持田　俊一　様
	奥野　栄一　様
広島県	吉本　薫　様
	高田　卓史　様
	堀部　耕二　様
山口県	原田　匠　様
	芥川　哲也　様
福岡県	八尋　栄子　様
	井上　省三　様
	出崎　光一　様

4 等
ブラックホグ賞
(ブラックホグ・キーホルダー)

都道府県	氏名
北海道	滝沢　義幸　様
宮城県	庄子　正幸　様
	菊田　友広　様
埼玉県	菅野　真苗　様
千葉県	掛川　幸子　様
東京都	尾崎　義行　様
	小林　治彦　様
	三橋　和博　様
長野県	二木　光幸　様
	早稲田　吉樹様
新潟県	大矢　良太郎様
石川県	塚本　達義　様
岐阜県	神田　芳範　様
	宮嶋　博邦　様
静岡県	宮代　嘉次　様
三重県	小島　奈美子様
京都府	出口　清隆　様
	他83名様

他83名様は商品の発送をもって発表にかえさせていただきます。

新モデル
FXST
ソフテイル・スタンダード

新モデル
XL 883C
スポーツスター 883カスタム

米国・ハーレーダビッドソン社全額出資の日本法人
Harley-Davidson Japan
ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社 〒108-0014 東京都港区芝4丁目2番3号いすゞ芝ビル
[ホームページアドレス] http://www.harley-davidson.co.jp/

全国のHDJ正規販売網で。

無料カタログ請求券 ハーレーダビッドソン'99モデル車両カタログをご希望の方は住所・氏名(ふりがな)・年齢・電話番号を明記し、請求券をハガキに貼って、「〒231-0037横浜市中区富士見町2-6 ハーレーダビッドソン ジャパンカタログ係」までお送りください。

BS 12
カタログ

ハーレージャパンのライフスタイル応援プログラムはますます充実。
1999年の走りはまだまだ面白くなる。
MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
さらに充実!
CS(お客様のご満足)向上プログラム
HDJ正規販売網への初めてのご来店時から始まるCS向上プログラム。初対面のご挨拶や言葉遣いの改善はもちろん、きちんとしたご報告やご連絡も大切な仕事と考えます。ご契約時のニューオーナーズキット(ビデオや使用説明書、アクセサリーカタログ等がぎっしり詰まったリュック)のお渡しもそのひとつ。納車時の、ちょっとしたセレモニーの実施は今年から新しく加わったサービスです。また初回点検無料クーポン券(全国統一サービスネットワークのHDJ正規販売網全店で使用できます。)の発行など、オーナーとなられてからも車検を迎える2年目まで、お客様の気持ちよさをシステム化。毎年毎年高度になってゆくCS向上プログラムにご期待ください。
MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
新サポートプログラム誕生
フライ&ライド ジャパン
遠くに行きたいけれど暇がない、という方に新しいツーリングの提案です。目的地の最寄りのHDJ正規販売網(フライ&ライド ジャパン加盟店)まで飛行機や列車で行って、そこから先はハーレー(有料試乗車)で大きな旅をどうぞ。これからハーレーの購入を検討したい方にも打ってつけのシステムです。詳細はH.O.G.ジャパン事務局(03-3457-1129)でご確認ください。
MOTOR HARLEY-DAVIDSON CYCLES
新サポートプログラム誕生
Harley-Davidson ロードサイドアシスタンス
ご購入いただいた1999年モデルを対象に、ツーリング先などで万一の車両故障による走行不能という事態に24時間体制で
①応急措置のための電話での各種アドバイス
②レッカーの配車手配
③宿泊先/代替交通機関の手配等
を原則無料で行います。新車全モデルに自動付帯の安心システム。はじめて乗るハーレーなので・・・という心配はもう不要。詳細はHDJ正規販売網でご確認ください。
●H.O.G.
●リユニオン
●フライ&ライド・インターナショナル
●H.O.G.海外ツアー
●レーシングサポートプログラム
●スクリーミンイーグルパフォーマンスパーツ
●H.O.G. JAPAN
●H.O.G.チャプター/チャプターイベント
●湯郷ハーレーフェスティバル/H.O.G.ナショナルラリー
●ブルースカイヘブン
●H.O.G.オリジナル商品
●HARLEY-DAVIDSON モータークローズ
●HDJオリジナルグッズ
●H-Dカード
海を越えて
●社会貢献活動
見守るもの
●盗難防止アドバイザー制度
●全国統一サービスネットワーク
●オーナーズカード
●PHDサービスファクトリー
●サービス技術認定プログラム
ライフスタイルにふさわしい装いを
そして出会いを
走りを追求する
●ロードサイドアシスタンス
●H.O.G.レッカーサポートプログラム
●盗難プロテクトサービス
●フライ&ライド ジャパン
●H.O.G.マイレージプログラム
さらに遠くへ
もしものトラブルが
自分だけのハーレーを
●純正パーツ&アクセサリー/カタログ
●車検対応カスタムハンドブック
探求心が刺激される
●HDJホームページ
●モーターサイクルショー
●東京モーターショー
●スポーツフェスタ
●HDJショールーム(ハウス オブ ハーレーダビッドソンTOKYO)
●アメリカ本社ホームページ
●ハーレーダビッドソン大商談会
●HDJ正規販売網
●CS向上プログラム
ハーレーで旅立つ
ハーレーを手に入れる
ハーレーに興味を持ち始めた
ハーレーをもっと知りたい
●サービスマニュアル
●H.O.G.メンテナンスセミナー
●H.O.G. JAPAN NEWS
●新車発表会
●H.O.G. TALES
●HDJ正規販売網ガイドブック
●LTRショップ改装プログラム
●デザイナーストア
●365日試乗会
Harley-Davidson LIFE STYLE ROUTE
LIFE STYLE 99
ハーレーに興味を持った日から、個性的なライフスタイルがスタートします。乗るだけ、走るだけのバイクライフとは、ひと味もふた味も違うクリエイティブな毎日。ハーレージャパンが考えた「ハーレーダビッドソン・ライフスタイル ルート99」はそんな生活創造をサポートするための数々のサポートプログラムを時間的、空間的な流れに沿って組み立てたもの。こんなにあるプログラムやシステム。いままでもこれからも、私たちはハーレーライダーをしっかり応援してまいります。
※これらのプログラムやイベント、システムの詳しい内容はHDJ正規販売網でご確認ください。

1999 Year Model 発表展示会　日程

ハーレーダビッドソン ジャパン契約正規販売店

地域	販売店	TEL	日程
北海道	ハーレーダビッドソン札幌	☎011-631-1180	
北海道	ハーレーダビッドソンハウス・オートランド札幌	☎011-892-3323	
北海道	(株)オートランド札幌 手稲店	☎011-665-3751	
青森	(有)オートセンター青森	☎0177-39-8255	
青森	ハーレーダビッドソン八戸	☎0178-21-1522	
宮城	ハーレーダビッドソン早坂	☎022-374-8880	
宮城	ハーレーダビッドソン仙台	☎022-746-8838	10/15(木)～30(金)
秋田	カマダサイクル	☎0188-23-1517	
山形	佐藤モータース	☎0236-46-3330	10/10(土)・11(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
福島	(有)矢吹モーター商会／YMCアサカ	☎0249-47-0100	10/23(金)～25(日)
茨城	ハーレーダビッドソン レインボー	☎0298-22-6666	10/16(金)～25(日)
栃木	(株)ハーレーダビッドソン塚原	☎028-645-0080	
群馬	(株)ヤナセオート	☎027-362-8234	
埼玉	セントラルモータース	☎048-222-2828	
千葉	グッドウッド二輪商会(株)／市川	☎047-358-8403	11/14(土)・15(日)
千葉	ハーレーダビッドソン松戸	☎047-348-8055	
東京	ハーレーダビッドソンShinjuku	☎03-3374-9080	
東京	(株)ムラヤマ モータース／八王子	☎0426-91-6511	10/17(土)・18(日)〈雨:10/25(日)・26(月)〉
東京	(資)陸友モータース／西馬込	☎03-3771-4568	10/17(土)・18(日)
東京	(資)陸友モータース／蒲田	☎03-3731-8107	10/17(土)・18(日)〈雨:10/31(土)・11/1(日)〉
東京	ハーレーダビッドソンパルコ渋谷店	☎03-5458-0080	
東京	ハーレーダビッドソンパルコ田無店	☎0424-65-0080	
東京	ハーレーダビッドソン世田谷	☎03-5760-8080	10/3・4,10・11(土)(日)〈雨:10/17・18(土)(日)〉
東京	ウィンドジャマー	☎03-3530-8019	10/10(土)・11(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
東京	ハーレーダビッドソン亀戸	☎03-5627-3050	
神奈川	ハーレーダビッドソン湘南	☎0467-86-8000	10/3・4,10・11(土)(日)〈雨:10/17・18(土)(日)〉
神奈川	(株)丸富オート販売	☎045-481-5500	
神奈川	ライダースショップケーユー相模原店	☎0427-51-2121	9/14(月)～10/31(土)の土日、祝祭日
神奈川	ハーレーダビッドソン藤沢	☎0466-44-5219	9/14(月)～10/25(日)
新潟	(株)ブライトン	☎025-261-0770	
石川	ハーレーダビッドソンテイク石川	☎076-292-8105	11/20(金)～23(月)
福井	(有)マルヤスモータース	☎0778-62-3380	
山梨	モーターサイクルショップいのうえ	☎0552-28-3377	10/10(土)・11(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
長野	ハーレーダビッドソン長野	☎0263-52-1075	
岐阜	(有)国立モータース	☎058-271-8795	
静岡	ハーレーダビッドソン浜松	☎053-466-3210	10/17(土)・18(日)
静岡	(有)タオカモータース	☎0559-52-2203	10/9(金)～11(日)〈雨:11/1(日)～3(火)〉
愛知	ハーレーダビッドソン名古屋	☎052-771-8080	
三重	(有)オート・レク／松阪	☎0598-51-5322	10/24(土)・25(日)
三重	(有)オート・レク／桑名	☎0593-64-6433	
三重	(有)オート・レク／四日市	☎0593-47-0235	
三重	(有)オート・レク／河芸	☎059-245-3875	10/17(土)・18(日)
滋賀	オートショップフタバ	☎0749-24-5567	
京都	ハーレーダビッドソン京都	☎075-602-3780	
大阪	(株)服部モーターサイクル商会	☎06-923-2345	
大阪	(株)服部モーターサイクル商会／江坂支店	☎06-386-3690	
大阪	ハーレーダビッドソン テイク	☎06-451-4433	'99 1/15(金)～19(火)
兵庫	ハーレーダビッドソン神戸	☎078-811-8090	
兵庫	(有)テイク	☎0795-66-0815	10/31(土)～11/3(火)
奈良	ハーレーダビッドソン奈良	☎0743-82-2631	
岡山	ハーレーダビッドソン バルコム/岡山	☎086-245-0080	
広島	ハーレーダビッドソン バルコム/広島	☎082-227-8080	
広島	バルコム／廿日市	☎0829-38-2774	
広島	バルコム バイザシー	☎082-256-0100	
山口	(株)後藤モータース	☎0839-22-0747	
愛媛	ブルーパンサーシゲマツ	☎089-958-1080	
福岡	ハーレーダビッドソン 福岡	☎092-504-1801	
佐賀	ハーレーダビッドソン バルコム/鳥栖	☎0942-83-0080	
長崎	ハーレーダビッドソン長崎	☎095-838-6915	
熊本	ハーレーダビッドソン熊本	☎096-273-2700	
大分	レーシングショップ カツキ	☎0978-33-3663	
宮崎	ハーレーダビッドソン宮崎	☎0985-86-5180	
宮崎	オートショップ・ユタカ	☎0985-29-0374	11/20(金)～23(月)〈雨:11/27(金)～29(日)〉

ハーレーダビッドソン ジャパン正規販売網 LTRショップ

地域	販売店	TEL	日程
北海道	ベアステーションモーターサイクルカンパニー	☎0144-67-7877	
北海道	函館マジマ(株)	☎0138-51-4686	
北海道	(株)オートジョンブル	☎0166-32-5155	
北海道	ライダースプロショップマック北見店	☎0157-36-8190	
岩手	オートセンター山口	☎019-647-6075	
岩手	モトワークス・アイアンロード	☎0197-68-2430	10/10(土)〈雨:10/18(日)〉
宮城	(有)ホンダ 販売 石巻	☎0225-23-8080	
秋田	ヒート・ワン (HEAT-1)	☎0182-33-7723	
福島	ワークスサクライ	☎024-542-3588	10/16(金)～18(日)
茨城	関口モータース	☎029-253-1420	
茨城	(有)井原商会	☎0297-62-0149	
茨城	(有)林輪業	☎0280-78-0021	11/21(土)～23(月)〈雨:11/28(土)・29(日)〉
栃木	(株)鈴木モータース BAIKUYA	☎0287-62-8011	
栃木	(有)モトショップ コグレ	☎0283-25-1895	
群馬	モトパーク (株)太田ホンダ	☎0276-63-6421	10/3(日)・4(日)〈雨:10/24(土)・25(日)〉
群馬	ワールドモトランド	☎027-243-7272	
埼玉	モータランドエムエム	☎048-721-7948	10/16(金)～18(日)
埼玉	モトウィング我来 (株)ミツギ産業	☎042-954-7467	
埼玉	(有)モト・スポーツ	☎0485-73-5525	9/27(日)～10/4(日)〈雨:10/10(土)～18(日)〉
埼玉	(有)ピットイン樋口	☎048-642-6345	10月予定
埼玉	(有)クリアランス	☎0489-32-2222	
埼玉	(株)ドナルド 新座店	☎048-479-9600	10/10(土)・11(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
埼玉	(有)ビッグバイクワールド蜂須	☎0485-26-2238	9/26(土)～11/1(日)の土日
埼玉	(有)市川商会	☎0485-84-0471	
千葉	シルヴァバード	☎0439-54-1313	
千葉	ピットクルー 津田沼	☎0474-76-5300	
千葉	(有)袖ヶ浦ホンダ 市原中央店	☎0436-22-4647	9/26(土)・27(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
千葉	オートショップ クリタ	☎0476-28-0407	10/17(日)・18(日)〈雨:10/24(土)・25(日)〉
東京	オサダモータース	☎03-3871-2221	
東京	(有)コクボモータース	☎0426-45-6105	10/9(金)～11(日)〈雨:10/18(日)〉
東京	(株)エム・エス・エル ゼファー	☎03-3867-2194	
東京	(株)モト・ギャルソンLTR SHOP調布	☎0424-82-1188	
東京	スパイア山田オート販売(株)	☎03-3857-0818	
東京	才川モーターサイクル	☎03-5812-8080	
神奈川	プレイン	☎044-852-5619	11月～4月('99)
新潟	モトサービス オガタ	☎0258-46-2827	10/10(土)・11(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
新潟	(株)上野商会	☎0257-24-8969	
新潟	(株)アルファ・インターナショナル	☎025-241-6439	
新潟	(有)田中商会	☎0255-43-9867	
富山	(有)森憲モータース	☎0766-91-5566	10/10(土)・11(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
石川	カメイ・リペア&サービス	☎07619-3-5657	
福井	PLAY・BIKE	☎0770-22-4983	
長野	(有)吉澤モータース	☎0265-79-7443	10/24(土)～11/3(火)
岐阜	(有)オートセンター マエハタ／可児店	☎0574-63-1188	
岐阜	(有)K・レーシングクラブ	☎0577-34-6303	10/17(土)・18(日)
静岡	(有)渡辺モータース	☎054-286-1515	10/10(土)・11(日)〈雨:10/24(土)・25(日)〉
静岡	(有)ソロ	☎0543-48-8974	
愛知	(株)カワセモータース	☎052-981-7087	12月頃の予定
愛知	オートセンター ヤマダ(株) LTR SHOP 西三河	☎0566-81-0197	
愛知	(有)オートショップナカムラ	☎0532-31-1204	
三重	ササキスポーツクラブ	☎0593-86-5600	10/16(金)～18(日)〈雨:10/24(土)・25(日)〉
京都	アイアンホース ファクトリー	☎075-862-6506	
京都	山中モータース	☎0773-75-1763	
京都	(有) 和田モータークラブ	☎075-741-4080	10/9(金)～11(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
京都	(株)カスノモーターサイクル	☎075-622-0225	
大阪	モトワールドモリシン	☎ 06-672-4668	
大阪	(有)エボリューション	☎0727-24-8811	
兵庫	寺田モータース	☎ 06-418-8801	
兵庫	兵庫メグロ販売(株)	☎078-371-0051	
兵庫	広畑日産自動車(株) LTR SHOP姫路	☎0792-35-4123	
兵庫	(株)オートサロン ウサミ	☎078-975-6666	
和歌山	(株)津川商店	☎0734-25-2345	
鳥取	LTR SHOP KAGAWA	☎0859-29-7687	11/7(土)・8(日)
鳥取	ライダーズスポットムラタ	☎0857-28-5334	
島根	(有)オートセンター板垣	☎0853-22-3368	10/24(土)・25(日)〈雨:10/31(土)・11/1(日)〉
島根	レーシングショップ アツタ	☎0852-23-8883	
島根	SHIRAGAMI	☎0856-22-1087	10/23(金)～25(日)
岡山	(株)パドック	☎0868-28-3191	
岡山	バイクプラザ ヤマノ	☎086-526-4575	10/10(土)・11(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
広島	モトサロンシミズ	☎0823-31-2626	
広島	(有)カワイ モトボックスクラブ	☎0849-27-7576	10/3(土)・4(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉,12/5・6,'99 2/6・7(土)(日)
広島	バイクセンター西条	☎0824-23-9981	10/1(木)～31(土)
山口	オートショップヨシオカ	☎0835-38-0151	
山口	サイクルデライト	☎0832-23-8096	10/16(金)～18(日)
徳島	林ショップ	☎0884-22-0372	
徳島	SHOP II (10/3 オープン予定)	☎0886-66-1828	
香川	オートグラフィックフジシマ	☎0878-86-7757	
愛媛	(有) バイクハウス阿部	☎089-953-0616	
高知	丸山モータース	☎0888-83-1444	
福岡	(有)マスターズ	☎092-583-4010	10/31(土)～11/3(火)〈雨:11/21(土)～23(月)〉
福岡	(有)ビッグ&スモール	☎092-822-2500	10/5(月)～11(日)〈雨:10/17(土)・18(日)〉
福岡	(有)ホンダショップ ドリーム	☎093-622-1550	
熊本	大家モーター	☎0968-62-1000	
鹿児島	(株)オートショップ松元	☎099-226-0180	10/10(土)・11(日)〈雨:11/1(日)～3(火)〉

展示会ご来場記念プレゼント!!

エンジンのイラストを印刷した、愛車のキーやお気に入りの小物等を入れることが出来るおしゃれなハーレーオリジナルミニグラスです。

米国・ハーレーダビッドソン社全額出資の日本法人
Harley-Davidson Japan
ハーレーダビッドソン ジャパン株式会社　〒108-0014東京都港区芝4丁目2番3号いすゞ芝ビル

1999 Year Model 発表展示会 日程

北海道	ハーレーダビッドソンハウス・オートランド札幌	☎011-892-3323	未定
北海道	函館マジマ(株)	☎0138-51-4686	11/1(日)〜3(火)〈雨:11/6(金)〜8(日)〉
宮 城	ハーレーダビッドソン早坂	☎022-374-8880	10/31(土)〜11/15(日)の土日、祝祭日
秋 田	カマダサイクル	☎0188-23-1517	11/7(土)・8(日)
山 形	ハーレーダビッドソン 山形	☎0236-46-3330	11/21(土)〜23(月)〈雨:11/28(土)・29(日)〉
茨 城	ハーレーダビッドソン レインボー	☎0298-22-6666	11/20(金)〜29(日)〈23(月)・28(土)を除く〉
栃 木	(株)鈴木モータース BAIKUYA	☎0287-63-4186	11/13(金)〜15(日)〈雨:11/20(金)〜22(日)〉
栃 木	(株)ハーレーダビッドソン塚原	☎028-645-0080	11/3(火)〜8(日)〈雨:11/15(日)〜20(金)〉
群 馬	(株)ヤナセオート	☎027-362-8234	10/31(土)・11/1(日)
群 馬	モトパーク(株)太田ホンダ	☎0276-63-6421	11/7(土)・8(日)〈雨:11/21(土)・22(日)〉
埼 玉	セントラルモータース	☎048-222-2828	10/31(土)・11/1(日)〈雨:11/7(土)・8(日)〉
埼 玉	(有)ピットイン樋口	☎048-642-6345	11/6(金)〜8(日)〈雨:11/13(金)〜15(日)〉
埼 玉	(有)ビッグバイクワールド蜂須	☎0485-26-2238	10/31(土)〜11/3(火)、11/7(土)〜11/29(日)の土・日・祝祭日
千 葉	グッドウッド二輪商会(株)／市川	☎047-358-8403	10/31(土)・11/1(日)〈雨:11/7(土)・8(日)〉
千 葉	オートショップ クリタ	☎0476-28-0407	11/1(日)〜3(火)〈雨:11/7(土)・8(日)〉
東 京	(資)陸友モータース／西馬込	☎03-3771-4568	11/7(土)・8(日)〈雨:11/14(土)・15(日)〉
東 京	オサダモータース	☎03-3871-2221	11/7(土)・8(日)〈雨:11/21(土)・22(日)〉
東 京	(有)コクボモータース	☎0426-45-6105	11/6(金)〜8(日)〈雨:11/13(金)〜15(日)〉
東 京	(株)エム・エス・エル ゼファー	☎03-3867-2194	10/31(土)〜11/3(火)
東 京	(株)モト・ギャルソン	☎0422-55-3800	11/1(日)〜3(火)〈雨:11/14(土)・15(日)〉
東 京	ウィンドジャマー	☎03-3530-8019	11/14(土)・15(日)
東 京	(株)マップラン	☎0427-29-6171	11/14(土)・15(日)〈雨:11/21(土)・22(日)〉
東 京	(有)ヨーヨー Rider's Land YOYO	☎03-5392-3411	11/20(金)〜23(月)〈雨:11/27(金)〜29(日)〉
神奈川	(株)丸富オート販売	☎045-481-5500	10/31(土)〜11/3(火)
神奈川	ハーレーダビッドソン藤沢	☎0466-44-5219	11/7(土)・8(日)
神奈川	プレイン	☎044-852-5619	'99 5/5(水)・6(木)頃〈雨:5/30(日)・31(月)〉
神奈川	(株)ウメダモータース ユーメディア本店	☎0467-83-9000	10/31(土)〜11/8(日)の土・日〈雨:11/14(土)〜22(日)の土・日〉
新 潟	(株)ブライトン	☎025-261-0770	11/6(金)〜8(日)〈雨:11/13(金)〜15(日)〉
新 潟	(株)アルファ・インターナショナル	☎025-241-6439	11/7(土)・8(日)〈雨:11/14(土)・15(日)〉
福 井	(有)マルヤスモータース	☎0778-62-3380	11/13(金)〜16(月)〈雨:11/20(金)〜23(月)〉
山 梨	モーターサイクルショップいのうえ／相生	☎0552-33-4367	11/7(土)・8(日)〈雨:11/22(日)・23(月)〉
長 野	(有)吉澤モータース	☎0265-79-7443	10/31(土)〜11/8(日)

岐 阜	(有)国立モータース	☎058-271-8795	11/7(土)・8(日)
岐 阜	(有)オートセンターマエハタ/可児店	☎0574-63-1188	11/1(日)〜8(日)
静 岡	ハーレーダビッドソン浜松	☎053-466-3210	11/7(土)・8(日)
静 岡	(有)エイチ・エスシー	☎0559-24-0636	10/31(土)・11/1(日)
愛 知	ハーレーダビッドソン名古屋	☎052-771-8080	未定
愛 知	(有)オートショップナカムラ	☎0532-31-1204	11/7(土)・8(日)〈雨:11/14(土)・15(日)〉
愛 知	オートセンターヤマダ(株) LTR SHOP 西三河	☎0566-81-0197	10/31(土)・11/1(日)〈雨:11/7(土)・8(日)〉
三 重	(有)オート・レク／松阪	☎0598-51-5322	11/7(土)・8(日)〈雨:11/14(土)・15(日)〉
三 重	ササキスポーツクラブ	☎0593-86-5600	11/13(金)〜15(日)〈雨:11/21(土)・22(日)〉
滋 賀	オートショップフタバ	☎0749-24-5567	11/21(土)〜11/23(月)
京 都	ハーレーダビッドソン京都	☎075-602-3780	11/7(土)・8(日)
京 都	(株)カスノモーターサイクル	☎075-622-0225	11/13(金)〜15(日)〈雨:11/27(金)〜29(日)〉
大 阪	(株)服部モーターサイクル商会／江坂支店	☎ 06-386-3690	11/7(土)・8(日)〈雨:11/14(土)・15(日)〉
大 阪	八尾カワサキ/ワールドビッグバイク	☎0729-84-8985	11/6(金)〜15(日)
大 阪	(株)ハイサイド	☎0723-61-8787	10/31(土)〜11/8(日)
兵 庫	寺田モータース	☎ 06-418-8801	11/7(土)・8(日)
兵 庫	(株)オートサロン ウサミ	☎078-975-6666	11/7(土)〜15(日)〈雨:11/14(土)〜23(月)〉
岡 山	ハーレーダビッドソン バルコム／岡山	☎086-245-0080	11/21(土)〜23(月)
広 島	ハーレーダビッドソン バルコム／広島	☎082-227-8080	11/21(土)〜23(月)
山 口	(株)後藤モータース	☎0839-22-0747	11/7(土)・8(日)〈雨:11/14(土)・15(日)〉
福 岡	(有)マスターズ	☎092-583-4010	10/31(土)〜11/3(火)〈雨:11/21(土)〜23(月)〉
佐 賀	ハーレーダビッドソン バルコム／鳥栖	☎0942-83-0080	11/6(金)〜8(日)
長 崎	(有)パシフィック・ショーケース	☎095-839-7419	11/7(土)・8(日)
熊 本	ハーレーダビッドソン 熊本	☎096-273-2700	未定
大 分	レーシングショップ カツキ	☎0978-33-3663	11/7(土)〜10(火)〈雨:11/14(土)〜17(火)〉
宮 崎	オートショップ・ユタカ	☎0985-29-0374	11/6(金)〜8(日)〈雨:11/20(金)〜23(月)〉
鹿児島	BIKERS STATION アクティブ	☎099-251-8990	11/6(金)〜8(日)〈雨:11/13(金)〜15(日)〉

ハーレーダビッドソン ジャパン 株式会社 〒108-0014 東京都港区芝4丁目2番3号いすゞ芝ビル

無料カタログ請求券
カタログをご希望の方は住所・氏名(ふりがな)・年齢・電話番号を明記し、請求券をハガキに貼って、〒231-0037 横浜市中区富士見町2-6 ハーレーダビッドソン ジャパン「1999ビューエル車両カタログ」係までお送りください。

BS
カタロ

ワイセコに信頼のパワーパッケージ登場!!

パワーパッケージは、ワイセコピストンと高精度ボーリングがセットになった新システムです。

ピストンの持つ性能を引き出すうえで、極めて重要な要素となるのがピストンクリアランスの設定です。そして、このピストンクリアランスを左右する**非常に大切な作業がボーリング**。ところが、ボーリングはほとんどの場合、内燃機加工業者に依頼するしかなく、クリアランスの設定も内燃機加工業者任せとなっているのが実情です。しかし、実のところひと口に内燃機加工業者と言っても千差万別で、それぞれの技術や姿勢によって、同じボーリングでも仕上がりが異なる場合が少なくないので注意が必要です。特にワイセコのピストンは、鍛造ピストンながら純正の鋳造ピストンと同等のピストンクリアランスが**高性能のカギ**となっていますから、ボーリングは必ず信頼のおける内燃機加工業者に依頼することをおすすめします。とはいえ、“どこが信頼できるのかわからない”という方も多いと思います。そこで、新たに登場したのが**ワイセコピストンと高精度ボーリングをセット**とした新システム“パワーパッケージ”です。シリンダーをミハラまで送って頂ければ、ご希望のピストンに合わせてボーリング加工を施し、ピストンと共にお届けします（ご希望のピストンの在庫を確認するという意味で、シリンダーの発送前には必ず電話による予約をお願いします）。もちろんワイセコを知り尽くしたミハラによるボーリングですから、ワイセコピストンとのマッチングは保証付き。ワイセコピストンのパフォーマンスをベストな状態で楽しむことができます。もちろん精度にこだわった作業のうえ、**入念な寸法チェックを施してから、お客様のもとに発送**しますから、チューニングに徹底的にこだわりたいという方にもおすすめです。また、お買い求めいただいたピストンに対する、**通常のボーリングサービス**も従来通り受け付けておりますので、こちらもご利用ください。

もちろん作業内容はパワーパッケージとまったく同様です。

VANCE & HINES

そのカタチ、世界水準。

米国バンス&ハインズ社日本総代理店

SUPER SPORTS EXHT
- ポリッシュアルミサイレンサー
- ポリッシュステンレステールピース
- アルミ削り出しエンドキャップ
- Kal-Gard EHT-10（耐熱塗装）仕上げ

SS2-R EXHT(ALUMINUM)
- 低騒音。トリプルチャンバーバッフル採用
- 楕円ポリッシュアルミサイレンサー
- ポリッシュステンレステールピース
- ハードニッケル（メッキ）仕上げ
- 4into2into1、4into1の２タイプ

SS2-R SLIP-ON(ALUMINUM)
- 低騒音。トリプルチャンバーバッフル採用
- 楕円ポリッシュアルミサイレンサー
- ポリッシュステンレステールピース

SS2-R EXHT(CARBON FIBER)
- 低騒音。トリプルチャンバーバッフル採用
- 楕円カーボンファイバーサイレンサー
- ポリッシュステンレステールピース
- ハードニッケル（メッキ）仕上げ
- 4into2into1、4into1の２タイプ

SS2-R SLIP-ON(CARBON FIBER)
- 低騒音。トリプルチャンバーバッフル採用
- 楕円カーボンファイバーサイレンサー
- ポリッシュステンレステールピース

CHROME MEGAHORN
- チューンドヘッダーパイプ
- テーパーメガホン＆コレクター
- ブリリアンクローム（メッキ）仕上げ

高品質、鍛造ピストン。

米国ワイセコピストン社日本総代理店

NEW!! WISECO Power Package

メーカー	商品コードNO	商品名	定価
HONDA	1-PPK696	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ HON OB 650NT 3mm O/S	¥54,000
	1-PPK1123	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ HON OB CB1100F 2mm O/S	¥83,500
	1-PPK837	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ HON OB CB750 2V 3mm O/S	¥83,500
	1-PPK823	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ HON OB CB750F 3mm O/S	¥87,500
	1-PPK985	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ HON OB CB900F 3mm O/S	¥87,500
	1-PPR1049	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ HON OB CBR/CB1000 2mm O/S	¥83,500
	1-PPR944	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ HON OB CBR900 96 2mmO/S	設定中
	1-PPR945	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ HON OB CBR900RR 2mmO/S	¥112,500
KAWASAKI	1-PPK1039	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB GPz1000RX 1.5mmO/S	¥83,500
	1-PPK1261	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB GPz1100 81-82 5.5m	¥140,000
	1-PPK1262	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB GPz1100 83-84 5.5m	¥140,000
	1-PPK810	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB GPz750 3mmO/S	¥83,500
	1-PPP809B	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB GPz750TURBO 3mmO/S	¥86,000
	1-PPK972	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB GPz900R 2.5mmO/S	¥83,500
	1-PPK1075-1B	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ1000 2mmO/S	¥80,000
	1-PPK1075-B	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ1000 2mmO/S	¥136,000
	1-PPK1105-1	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ1000 3mmO/S	¥84,000
	1-PPK1105-B	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ1000 3mmO/S	¥136,000
	1-PPK1135-B	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ1000 4mmO/S	¥136,000
	1-PPK1015	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ900 4mmO/S	¥84,000
	1-PPK1045	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ900 5mmO/S	¥84,000
	1-PPK1075-A	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ900 6mmO/S	¥136,000
	1-PPK1105-A	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ900 7mmO/S	¥136,000
	1-PPK1135-A	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB KZ900 8mmO/S	¥136,000
	1-PPK1106	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB Z1000J 3.5mmO/S	¥83,500
	1-PPK615	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB Z550 3mmO/S	¥83,500
	1-PPK1172ZR	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB ZEPHYR1100 1.5mmO/	設定中
	1-PPK1040	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB ZX-10 1.5mmO/S	¥86,500
	1-PPR1052	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB ZX-11/GPz1100 2mmO	¥93,500
	1-PPR951	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ KAW OB ZX9R 2mmO/S	¥93,500
SUZUKI	1-PPK1100	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GS1000,2V 3.5mmO/S	¥83,500
	1-PPK844	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GS750,2V 2mmO/S	¥79,500
	1-PPK1258	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GSX1100,4V 6mmO/S	¥140,000
	1-PPK1133	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GSX1100S,4V 2mmO/S	¥84,500
	1-PPK1168	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GSX1100S,4V 3mmO/S	¥88,500
	1-PPK816	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GSX750,4V 3mmO/S"	¥85,500
	1-PPR1186	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GSXR1100 89-92 2mm	¥93,500
	1-PPR1216	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GSXR1100 89-92 3mm	¥97,500
	1-PPR1117	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GSXR1100 93-95 1.5	¥93,500
	1-PPR1192	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ OB GSXR1100 93-95 4mm	¥120,000
	1-PP4576P16	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ SUZ PI DR350 95 4mmO/S	¥23,000
YAMAHA	1-PPK1188	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FJ1100 3mmO/S	¥88,500
	1-PPR1188	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FJ1100 3mmO/S	¥95,500
	1-PPK1219	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FJ1100 4mmO/S	¥139,000
	1-PPK1250-A	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FJ1100 5mmO/S	¥143,000
	1-PPK1314-A	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FJ1100 7mmO/S	¥143,000
	1-PPK1219-1B	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FJ1200 1mmO/S	¥83,000
	1-PPK1250-B	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FJ1200 2mmO/S	¥143,000
	1-PPK1314-B	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FJ1200 4mmO/S	¥143,000
	1-PPR1070	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FZR1000 89-93 2.5m	¥120,000
	1-PPR1029	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM OB FZR1000R 88 1.5mmO	¥93,500
	1-PP26049	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞTST KIT V-MAX 2mmO/S	¥131,000
	1-PP4190PS	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM PI 500XT,TT,C,D 3mmO/	¥24,000
	1-PP4312P4	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM PI TT/YTM/YFM225 1mmO	¥19,500
	1-PP4292P4	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ YAM PI YTM/YFM200 1mmO/S	¥20,000
	1-PPK106	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ TST KIT 750 Mach 0.5mmO/S	¥61,000
	1-PPK110	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ TST KIT 750 Mach 2.5mmO/S	¥62,500
	1-PPK133	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ TST KIT RD350/400 2mmO/S	¥39,500
	1-PPK138	ﾊﾟﾜｰﾊﾟｯｹｰｼﾞ TST KIT RZ(R)350 2mmO/S	¥39,500

上記以外にも数多くのラインナップがございます。弊社までお問い合わせください。

1998 VANCE & HINES EXHAUST

	車種	スーパースポーツ アルミサイレンサー	SS2−R アルミサイレンサー	SS2−R カーボンサイレンサー	クロームメガホン
KAWASAKI	ZZR1100 90−97	¥83,000	¥105,000	¥132,000	
	GPZ1100 83−84				¥65,000
	GPZ1100 95−97		¥105,000		
	ZEPHYR1100				¥65,000
	Z1100R/GP				¥65,000
	ZX−10 88−90	¥83,000	¥105,000		
	GPZ1000RX	¥83,000			
	Z1000J/R				¥65,000
	KZ1000/Mk−Ⅱ/Z−1				¥65,000
	Z1−R				¥65,000
	ZX−9R		¥105,000	※1¥95,000	
	GPZ900/750R	¥83,000			
	KZ900/750/FX−Ⅰ,Z−Ⅱ				¥65,000
	ZXR750/RR −90/91−95	¥83,000	¥105,000		
	ZX−7R		¥105,000	※4¥132,000	
	ZEPHYR750				¥65,000
	GPZ750F 83−85				¥65,000
	ZZR600/400 90−92	¥83,000	¥105,000	¥132,000	
	ZZR600/400 93−97		¥105,000	¥132,000	
	GPZ600/400R,FX400R	¥83,000	¥105,000		
	Z400FX/GP,GPZ400				¥65,000
	ZEPHYR400	¥88,000			¥65,000
	ZEPHYR400χ 96				¥71,000
	ZRX400/Ⅱ −97				¥69,000
YAMAHA	FJ1200/1100 84−	¥83,000	¥105,000		¥65,000
	XJR1200		¥107,000		¥71,000
	YZF1000R		※2¥109,000	※24¥141,000	
	FZR1000 91−95	¥83,000	¥105,000	¥132,000	
	FZR1000 89−90	¥83,000	¥105,000	※1¥95,000	
	YZF750RR/SP 93−97		※24¥115,000	※24¥138,000	
	FZ750 85−86	¥83,000	¥105,000		
	FZR400 88−91	¥83,000			
SUZUKI	GSF1200		¥105,000		
	GSX-R1100W 93−94	¥83,000	¥105,000	¥132,000	
	GSX-R1100W 95−97		¥105,000	※34¥132,000	
	GSX-R1100 89−92	¥83,000	¥105,000	¥132,000	
	GSX1100S/750S−Ⅰ,Ⅱ				¥65,000
	GS1000E/S				¥65,000
	TL1000S		¥100,000	¥159,000	
	RF900R 94−97		※2¥115,000	※1¥95,000	
	GSX-R750W 93−95	¥83,000	¥105,000	※34¥132,000	
	GSX-R750W 96−97		※2¥119,000	※24¥138,000	
	GSX-R750 88−89	¥83,000	¥105,000		
	GSX-R750 90−92	¥92,000	¥105,000	¥132,000	
	GSX750 E4/SⅢ				¥65,000
	GSX750E	¥83,000			¥65,000
	GS750/E				¥65,000
HONDA	CBR1100XX		※1¥100,000	※1 ¥159,000	
	CB1100/900/750F	¥83,000			¥65,000
	CBR1000F 87−96	¥92,000	¥109,000	¥145,000	
	CB1000SF 94−97		¥100,000	¥132,000	
	VTR1000F		※1¥100,000	※1159,000	
	CBR900RR 93−95	※2¥103,000	※2¥115,000	※24¥138,000	
	CBR900RR 96−97		※24¥115,000	※24¥138,000	
	VFR750 90−93		※1¥60,000		
	VFR750 94−97		※1¥60,000	※1¥95,000	
	CB750 Nighthawk				¥65,000
	CBR600F 91−94	¥83,000	¥105,000	※234¥138,000	
	CBR600F 95−97		※2¥109,000	※234¥143,000	

※1：スリップオン　※2：4-2-1デザイン　※3：タンデムステップ不可　※4：レース専用／ストレートバッフル

株式会社ミハラスペシャリティー

バンス&ハインズ社,ワイセコピストン社
日本総代理店

243-0434 神奈川県海老名市上郷2693
TEL0462-32-6666　FAX0462-32-3344

●営業時間／10：00〜19：00●定休日／日・祝祭日
●業販・通販致します。お問合わせ下さい。
●価格及び仕様は、予告なしに変更する場合があります。
●ヤマト代引きサービスにて翌日にはお手元に!!
（一部地域翌々日）

1998版バンス&ハインズ, ワイセコピストン　カタログ入荷!!
V&H ¥600,WISECO ¥800,　セットで¥1,300（送料込み）
オリジナルパーツ　"M-Force"　カタログ完成
送料¥190お送り下さい。（切手可）

［インターネットホームページ］ http://www.mihara.co.jp/

EDITOR'S OPINION

YASUO SATO

今月もオートバイ直しの話だ。いちばん最初に修理の必要を感じたのは、自分のものにした1台目、BSチャンピオンのエンジンが、数日後にかからなくなったときだったろうか。

プラグはと見れば火は飛ぶし、しかもちゃんと乾いている。知識皆無のころだったから、数日悩んだ末にピストンリングが減ったためと決め、これを交換すべしの英断を下した。ところが、仕事がしやすいように燃料タンクを外そうとして驚いた。なんとガソリンがカラだったのだ。オートバイを手に入れたのがうれしくて、何km走ったかなど意に介さず、リザーブに切り替えたのすら忘れていたのだ。

トーハツの125ccを挟んで3台目がホンダCB92。これは典型的なオイル下がりで、温まるとアイドリング中にフワフワと白い煙が出てくるようになったが、無論そのときは何がなんだかわからない。これまた大いに心を痛めたが、4サイクルのSOHCを分解する勇気はなく、結局、売ってしまった。次がCB77。

それまでの3台と比べて圧倒的に速かったこの305cc車は私を充分に楽しませてくれたが、左右のマフラーから出る排気ガスの圧力が均等でないのがとうとう我慢しきれず、シリンダーから上の整備を決意する。オートバイ雑誌を隅から隅まで読むようになってすでに3～4年はたっていたから、なんとなくそれくらいはできる気になっていたのだ。

さっそくサービスマニュアルを入手し、必要な工具をひとつずつ揃えていった。1本目のメガネレンチやシリンダー下に隠れたナットを外すためのL型10mmボックスレンチなど、このとき買った工具は今でも持っている。

エンジン降ろしは友人に手伝ってもらい、単体になったエンジンは自室でバラした。ボーリング屋さんとのつきあいはこのときが最初だったが、なんとかすべてがうまくいき、組み上がったエンジンは一発で快音をあげた。

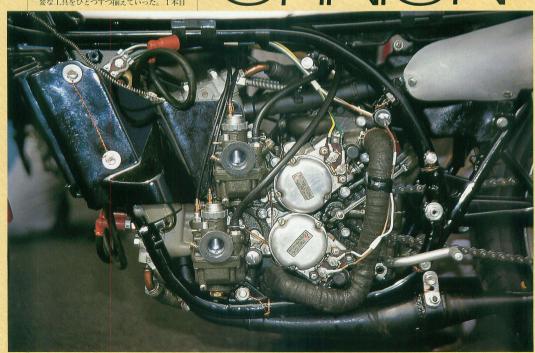
このときから自分のオートバイが故障するのが少し怖くなくなった。これ以後も、多くの車両でたくさんのトラブルを経験したし、現在の仕事に就いてからは、取材で何人もの優秀なメカニックとその仕事を見、人間の造ったものは人間に直せるということを実感、腫れ物に触るようにして長持ちさせるのではなく、さっさと完調にして大いに楽しむべしという境地に至っている。だから、今月号の校正をしていて、中村が同じようなことを書いているのを見て思わずニヤリとした私だ。

しかし50歳になって思うのは、人が生きていくのもおんなじだなあということである。入試に失敗したときの落胆などというものは、私にしたってよく覚えているが、それで人生おしまいではなかった。調子の悪いオートバイは買い換えればいいかもしれないが、人生はそうはいかないし、そうすべきものでもないのである。　　　　　　　　（佐藤康郎）

編集部員募集のお知らせ

バイカーズステーション編集部では、今後ますますの誌面充実を図るため、若干名のスタッフを募集する。条件はただひとつ、オートバイに対する情熱である。雑誌作りの経験は必要ない。応募に際しては、「オートバイとの出会いから今日まで」、「自由作文」のふたつの文章をそれぞれ1000字前後にまとめ、履歴書と写真を添えること。宛て先は、編集部内スタッフ募集係。締め切りは11月26日。面接等に関する通知は2週間後に郵送する。問い合わせは書面のみで受け付ける。

Photo : Yasuo Sato

P.18

ホンダ製90度Vツイン"F"の1年半

ファイアーストーム、あるいはVTR1000Fと呼ばれる
このオートバイは、スポーツバイクとして独自の路線を守っている
それはホンダのいう万能スポーツ車、"F"としてのものだ
大いに注目されて世に出、そして受け入れられたマシーンでもある
そんなVTR1000Fに再度スポットライトを当てるのが本特集だ

P.67

インターモト 98

これまでの秋のドイツショーといえば、IFMAの名で知られる
オートバイと自転車の両方を展示したものだった
それが今年から"インターモト"と名称を一新して
オートバイだけのものとなった。無論、第1回である
ショーのリポートに続くST4試乗もお楽しみいただきたい

タイムトンネル

やはり10月10日の筑波は、今年もいい天気だった
二十数名で行った1978年の第1回は雨だったものの
第2回以降、一度もウェットコンディションというのがない
よきジンクスである。というタイムトンネルの今年の華は
ホンダとヤマハが持ち込んだワークスレーサーだった

P.75

CONTENTS

BIKERS STATION
12
1998／12 December No.135
表紙：モディファイされたVTR1000Fたち
撮影：平野輝幸
協力：ハルクプロ、スクーデリア・オクムラ、ブルーライトニング

ホンダ製

●レーサーレプリカとは一線を画する
VTR1000Fの味わいと役割

90度Vツイン"F"の1年半

世界スーパーバイク選手権で真紅のレーシングマシーンがV４や並列４気筒をしり目に大活躍を続けるなか、ほとんど同時期に、日本のふたつのメーカーがエンジン形式と排気量をその〝赤組〟と同じくする新作を発表した。これを件のイタリアンへの挑戦状だと考えるのは、無理からぬことだろう。

しかしこの２台、はっきり言ってしまえばVTR1000FとTL1000Sは、916と真っ向うから対決するものではなかった。その後スズキは〝R〟を加えて戦線を強化したが、ホンダはなお〝F路線〟を維持したままだ。

VTR1000Fとは…。海外では昨年早々から、国内では同４月から市販されたこのオートバイを多方向から探る、それが本特集である。

Photo : Teruyuki Hirano

本誌が掲載した VTR1000F関連記事で これまでを振り返る

巻頭特集、その他企画のダイジェスト

**鈴鹿サーキットでの発表試乗会の模様や車両解説に加え
技術者インタビューなどで特集を組んだのがVTR企画の第一弾
その後、TL1000Sを交えた国内／輸出仕様の4台を乗り比べ
カスタム車両も何台か試乗、レーサーもテストした
それらをこの2ページに凝縮して、VTR1000Fの足跡をたどる**

Photos : Teruyuki Hirano, Hiroaki Inada and Yasuo Sato

直前情報を巻頭で特集●

発売を間近に控えた輸出仕様車を鈴鹿サーキットで試乗。さらに車両の細部を観察し、開発者たちに話を聞いたりと、ホンダ初の大型90度Vツインを分析——'97年3月号

'96年のIFMAショーで発表されたとはいえ、VTR1000Fが初めて国内で公開されたのは、その年の12月に鈴鹿サーキットで開かれた報道陣を対象とした試乗会だった。

テスターの山田純は、パワーバンドからスロットルを急開したときに新開発の996cc90度V型2気筒がみせる瞬発力を「マルチエンジンの比ではない」と評し、力強い加速と回転が気持ちよく伸び上がるフィーリングを満喫。さらに、ピボットレスフレームによる旋回性能の秀逸さにすっかりほれ込み、「公道テストするときには絶対オレにやらせてくれ」と、我々に迫ったほどだった。

またこの試乗会では、VTR1000Fの開発においてアメリカにあるホンダ研究所が製作した試作車が公開され、技術説明会ではそのスタイルを決定するのに、日本、欧州、そして米国の各研究所のデザイナーが描いたレンダリングを持ち寄り、それぞれの意見を踏まえて最終案を練り上げるという〝コンペ方式〟によって、新しいVツインスポーツの理想を実像にしたのだと述べられた。

つまりVTR1000Fは、ホンダとしては初の試みとなるレイアウトのエンジンやピボットレスフレームなどのメカニズムだけではなく、その車体デザインにも開発者たちのこだわりがふんだんに盛り込まれているのである。

また、各分野の技術者へのインタビューでは、究極の〝F〟を目指したという開発思想を聞くことができた。

初めて国内公開されたVTR1000F輸出仕様車で、いざサーキットへ。

アメリカの研究所が造った試作車。エンジンやフレームはプロス用だ。

各研究所のレンダリングを見ながら開発過程を語る津久井デザイナー。

スタジオに車両を持ち込んで細部をじっくり観察。詳細な諸元も掲載。

TL1000Sとの比較試乗●

エンジン形式や排気量（ボア×ストロークも）が同じなら、登場時期もほぼ同じ2台を比べたくなるのは当然。そこで内外仕様による乗り比べ大会を敢行——'97年7月号

その後VTR1000Fは、海外では'96年末ぎりぎりから'97年の初めに、そして国内では4月から発売された。だったら今度はサーキットではなく、いよいよ公道試乗だ、となるのだが、同じく'96年のIFMAショーでスズキが発表したTL1000Sも海外と日本で販売を開始している。ともに90度V型2気筒。98.0×66.0㎜で995.6ccまでもが同じ両車は、どう違うのだろう…との疑問が膨らむ。

そこでVTRとTLの国内／輸出仕様、すなわち4台の和製Vツインスポーツを集めて、車体やエンジンなどを観察し、それぞれをシャシーダイナモにかけてパワーとトルクを実測した。これにより、ホンダ、スズキなりの考え方や、それぞれの車両の性格の違いがある程度わかったわけだが、性能や数値だけではオートバイは語れない。

ならば比較試乗だ。高速道路とエンジンの味わいを探った山田純の意見は、長距離を飽きずに走れるのはTLの国内仕様、エンジンの面白さならVTRの輸出仕様とTLの国内仕様がおすすめというもの。そして、ワインディングロードを飛ばすのなら、乗りやすさと親しみやすさの点では国内仕様のVTR、面白くてエキサイティングなのは輸出仕様のTLだとするのが和歌山利宏の結論。最後に、市街地で乗り比べた編集部・中村は、通勤に使うのならVTRの輸出仕様を選ぶだろうとの答えを出した。

日本の道を走り始めた国産90度Vツインの各仕様を一同に集合させた。

左はVTR用、右はTL用のピストン。頭頂部はVTR用が中央がくぼんでいるのに対し、TLはバルブリセスを除けば完全にフラットである。このほかにも、コンロッドやシリンダーヘッドなどのパーツを比較した。

国内仕様VTRを駆る山田純。念願だった公道試乗に、やる気まんまん。

輸出仕様の旋回性能を頭脳フル回転で解析中の、理論派、和歌山利宏。

カスタム車両をテスト

これまでに試乗したVTR1000Fベースのスペシャルバイクたち。オートショップスガハラ、エンデュランス、アクティブの作品である――'97年8月号 '98年6月号

AUTO SHOP SUGAHARA

片持ち式に変更したスイングアームがまず目に飛び込んでくる、オートショップスガハラの手によるこのVTRは国内仕様がベースだ。注目のスイングアームは、STDのピボットからショック周辺部にRC45用のアーム部分を溶接したもので、ホイールやブレーキなどもRC45から移植。一方フロントまわりは、ハンドルやステアリングステム（オフセットの35mmは同じだが、フォークピッチは約20mm広い）、倒立式フォークやφ310mmフローティングディスクなどに同じくRC45純正品を使うが、ホイールはRVF400用の17インチを選択（RC45は16インチ）。エンジンはモディファイされておらず、サイレンサーをオリジナルのφ100mmカーボン製に換装するに留めている。

ENDURANCE

スガハラ車とともに、'97年8月号で丸山浩が試乗した国内仕様を基とするエンデュランスのVTR1000F改は、インシュレーターとエアクリーナー吸入口を拡大するとともにキャブのセッティングを変更するほか、サイレンサーを自家製のカーボンにし、速度リミッターをカット、さらにSTDでは525サイズであるチェーンを530化するなどのメニューを施して販売するコンプリート車に、数々のオプショナルパーツを装着したものだ。スモークスクリーンや小型ウィンカーといった外装パーツをはじめ、輸出車用の280km／hフルスケール速度計にイグナイターユニット、ドゥオーモのマグネシウムホイールやオーリンズのリアショックユニットなどを同社は用意する。

ACTIVE

排気系はアクラポヴィッチ、前後ホイールはダイマグ、リアショックのオーリンズ製ダンパーに組み合わせたスプリングや、トップブリッジのすぐ後ろに装着されたステアリングダンパーなどはハイパープロ。一見すると取り扱い製品を装着したデモカーとも思えるアクティブのVTR1000Fだが、その正体は4月開催のルーツ・ザ・レースMT-1で2位に入賞したレーサー。心臓部は、カムやクラッチはSTDのままで、96×66mmのボア×ストロークにも変更はないが、キャブをリセッティングするとともに、モリワキのハイコンプピストンにより圧縮比を9.4：1から11.6：1へと高めて低中速域を強化している。野口眞一がその公道仕様車を、'98年6月号で試乗。

大森さんのVTRレーサー

'97年11月開催のグランドスラム4、MT-1クラスで6位入賞のレーサーの秘密に迫り、TL1000Sの連載でおなじみの川島賢三郎がこれを試乗――'98年2月号 同7月号

川島監督の右が、ライダー兼開発者の大森さん。その右は、ブロス時代からコンビを組むメカの村野さん。

VTRが与えた影響のひとつに、サンデーレースに参加する多くのプライベーターたちがVTRをベース車に選ぶようになったことがあげられる。ホンダの朝霞研究所に勤める大森和夫さんのレーサーもそうして生まれた一台で、ブロスで走り続けていたMT-2クラスが廃止されたこともあって、VTRの登場を機会に、MT-1仕様VTR1000Fの製作に着手した。

その車両を細部まで眺め、大森さんの言葉を交えながら車体を中心にマシーン造りの手ほどきをしたのが、'98年2月号。同7月号では、VTRとともにMT-1の新興勢力であるTL-Sレーサー開発に励む川島"監督"が筑波サーキットで同車を試乗、VTRとTL、両レーサーの違いをはっきりと浮き彫りにすることができた。

フレーム補強など車体に大森さんの秘策がいっぱい。

アッパーカウルなどは自作だ。

モリワキVTRに大注目！

鈴鹿200kmでデビュー、8耐にも参戦したブルーのレーサーを和歌山利宏がテストラン。4月のBOTTでは、ファンデーション916と激しくバトル――'98年4月号 同7月号

モリワキVTR＋和歌山利宏。コントロール性の高さが美点だと語った。

全日本仕様のデータを基に造られたMT-1ステージ2。破格の340万円。

大雪のために1月15日から4月29日へと開催日が変わった、今年の筑波BOTT。延期になってがっかりした人も多かったかもしれぬが、しかし、待っただけのことはあった。いつもならキンキンに冷え切った空気の中で行われるこのレースが、今回は汗ばむほどの陽気の下でスタート。空前の高速バトル大会へと変身したのである。

その日のクライマックスは、やっぱりエキスパートツイン。デイトナのバンクを疾走するブリッテンが登場し、同じくデイトナで悲願の勝利を果たしたサンダンスが凱旋帰国したりと話題も多かったが、予選で59秒934をマークしてポールを獲得したモリワキVTRに乗る新井選手と、全日本でファクトリー勢を脅かすプライベーター、チーム・ファンデーションのドゥカティ916を駆る浅井選手が最終ラップまで抜きつ抜かれつを繰り返し、全日本さながらの激しい走りにその日の筑波は大いに盛り上がった。その模様を紹介したのが、'98年7月号だ。

また、BOTTでの活躍の前からずっとモリワキVTRに注目してきた我々は、生まれ故郷である鈴鹿サーキットで和歌山利宏が同車をテストするとともに、"MT-1ステージ2"と呼ばれるコンプリート車をスタジオに持ち込んで詳細に観察した小特集を、同4月号でお伝えした。

ベースマシーンが安く手に入れられることや、開発にそれほど多くの費用がかからないこと、そしてなにより、昔のオートバイのようにリアを主体でコントロールすべき操縦性が気に入ったからと、RC45からVTR1000Fに切り替えた理由を森脇さんは語ってくれたが、もっと話を聞いてみたかったので今回の特集でも質問をぶつけた。これは42〜43ページを。（迫田）

4月のBOTTでの死闘。決着は最終ラップの最終コーナーまで持ち越され、モリワキ新井は惜しくも2位に。

ユーザー8人の声

あなたにとって、VTR1000Fとは…本誌読者に宛てた、この問いへの回答

どのようなオートバイなのかを知る糸口のひとつに数ある中から選んで、乗っている人に聞く方法があるなぜVTRなのですか、好きなところは、嫌いなところはそうたずねたら返ってきた言葉をここで紹介しよう

それまでの国産リッタークラスにはなかった、90度V型2気筒とピボットレスフレームという構成を持つVTR1000Fは、前2ページにもあるように多くの話題を提供してくれた。では、ホンダが新ジャンルに挑み、これを開拓するために開発したVTRは、どのようにオートバイ乗りたちに受け入れられているのだろう。

それを知るために、身近な存在として所有し、日ごろのよき相棒としてVTRを走らせているユーザーたちに、いくつかの質問をしてみることにした。

登場人物は、男性7人、女性ひとりの計8名。下の写真から順に、松岡さん、國玉さん、新井さん、秋澤さん、本迫(もとさこ)さん、国武さん、山下さん、そして紅一点の酒井さん。それぞれの簡単なプロファイルや所有するVTRについては、写真の下を見ていただきたい。では早速、皆さんから寄せられた意見を紹介しよう。

どうしてVTR1000Fだったのか

ではまず、肝心なところから。数あるオートバイの中から、VTR1000Fを選んだ理由を聞いてみよう。

'93年モトルネッサンスのノーマルキャブクラスで優勝するなど、MS-1のレース経験を持つ松岡さんは、シングルやツインが好きで、ホンダからリッタークラスのツインが登場しないかと以前から思っていたそうである。なぜ〝ホンダから〟なのかというと、VF750FやCBR1000Fを乗り継いできた大のホンダ党だからだ。

國玉さんの場合は、発表されたときから注目の一台だったそうで、さらに行きつけのショップがウィング店だったことから同店で迷わず購入。そしてそのウィング店というのは、新井さんの勤務先なのだ。写真で見たときのインパクトがあまりにも大きく、限定解除してから3日後に注文したという新井さんは、輸出仕様のVTRが届くまで7カ月も待ち続け、現在は國玉さんと一緒に2台のVTRで走り回ったり、サーキットに出かけてスポーツ走行を楽しんでいるそうだ。

整備はできるだけ自分でやりたいというタイプの秋澤さんは、ニューモデルとはいっても必要以上に新しい機構が盛り込まれているわけでもなく、構造がシンプルで整備性がよさそうだったことや、オートバイ専門誌での評価が高かったこと、そしてVTRはホンダが造ったオートバイであることをあげている。

松岡仲央さんは、34歳の会社員。19歳のときに大型2輪免許を取得し、最近の車歴は、VF750F、CBR1000F、CRB900RRとホンダ一筋だ。'97年11月購入のVTRは'97年型の国内仕様で、モリワキのST-1カムやチタンEX.システム、輸出仕様のメーターやイグナイターなどを装着。主にツーリングのお伴に活躍中で、現在約8000kmを走行。

インプレッションといえば、本迫さんもいろいろな2輪専門誌を読み、こいつで走ったら面白そうだと感じたからVTRを選んだという。〝どんなときでも走って楽しいオートバイ〟が本迫さんの理想だそうで、デザインもいいし、価格も納得できるので購入となった。

10年間ほど400ccのビラーゴに乗っていた国武さんは、ある日、知人のSRX600を借用してコーナリングして、〝こんなにも軽くコーナーを旋回できるんだ〟と思い、次に買うなら気持ちよく曲がれるオートバイと決めていたという。そこに登場したVTR1000Fに直感が働き、デザインもよかったので決定。

CB400SFから乗り換えた、つまりVTR1000Fが最初の大型車だという山下さんは、限定解除を果たしてからCBを買ったショップをたずね、排気量が大きくても

國玉幸久さんは、22歳の大学生。'96年12月に限定解除を果たし、今年6月に'97年型の国内モデルを購入。GB400ベースのレーサーやゴリラのカスタム車も所有する。サイレンサーをオーヴァーのスリップオンに換装し、前後ブレーキホースをステンメッシュとした愛車を通学やサーキット走行に使い、現在の走行距離は約1900km。

車格が小さく、車重は軽くて、速いけれどもゆっくり走ることができるオートバイはないかと店員さんに相談したところ、VTRをすすめられたという。赤一色の塗色も気に入り、ホンダが好きだから(なんでも以前つきあっていた彼女がホンダさんというそうで、それも大切な理由とは本人の弁…)購入したとのことだ。

そして最後は、現在、VTR1000Fとブロス・プロダクト1の2台を所有している酒井さん。想像のとおり、彼女もやはり大のホンダファンで、VTRに決めた一番の理由に〝ホンダだから〟をあげた。購入前に試乗したところ、ブロスより鼓動感が希薄かな…とも感じたそうだが、エンジンはスムーズに回るし、そもそもツインが好きだし、デザインも足着き性もいいしで、結婚記念に旦那さんに買ってもらったそうだ。

購入時のライバルは。TL-Sやドゥカティは

以上のように、エンジンや車体といったメカニズムへの関心と同じくらいに、〝ホンダ製だから〟というようなメーカーに対するこだわりも、愛車を決める場合の大きな要因となることが多いようである。

しかしVTR1000Fを購入する際に、比較検討した他のオートバイはなかったのだろうか。それに同じ90度Vツインなら、ほぼ同時期に発表されたTL1000Sや、ドゥカティという選択もあったのではないだろうか。

まず、他の機種は候補にならなかったのか、について。松岡さんは〝ホンダ〟のリッターVツインを待ち望んでいたから、もちろんなし。これは國玉さん、酒井さんも同じだ。新井さんはドカ、なかでも916SPSが気になったそうで、CBR900RRも頭にあったという。

新井浩一さんは、25歳の会社員。ポケバイからRS125Rに至るレース活動を続けており、'96年11月に限定解除してからは通勤やサーキット走行にとVTRを楽しむ。約3800kmを走った'97年6月購入の欧州仕様は、ハイパープロのステアリングダンパーやウィズミーの排気系、ブレンボ4ピストンなどを装着し、ホイールを白く塗った。

秋澤さんはVツインでも、ハーレー・ダビッドソンの883スポーツスター。本迫さんは、モト・グッツィ1100スポーツやトライアンフT595、そして新井さんと同じくCBR900RR。国武さんはTL1000Sで、山下さんもCBR900RRがライバルになったとのことである。

ともにホンダで、その走り、特に旋回性能への評価が高いCBR900RRがVTRのライバルとなったというのは興味深いところだ。エンジン形式やハンドリング特性が大きく違っても、気持ちよく走れることがオートバイを選ぶ際の基準のひとつになるのだろう。

そしてTL-Sだが、購入に至らなかった大きな理由として、そのデザインやスズキというブランドが自分の好みではなかったとする人が多かった。図らずも今回の登場人物はほとんどがホンダファンとなったため、この結果はしかたがないだろう。しかしこれ以外にも、シートが高く足着き性が悪いことや(国武さん、酒井さん)、ロータリーダンパーなので整備が大変そうだし、アフターマーケット製品が発売されるのかわからない(新井さん、秋澤さん)という声があった。

また秋澤さんは、倒立式のフロントフォークをひとりでメインテナンスするのは無理そうだし、インジェクションなのでいじるのに気がひける(後者は国武さんも同意見)など、自分で整備する人らしい意見を聞かせてくれた。そして、いつでも楽しく走りたいからVTRを選んだ本迫さんは、TL-Sはレース指向が強く、気軽には乗れないのではと思ったそうだ。

次に、ドゥカティはどうだったのだろう。松岡さんは、世界スーパーバイクでのドカの活躍がツインへの関心を高めたこともあり、たしかに魅力を感じていたそうだが、価格が高いことや部品の供給状態、信頼性などの点から選択肢には入らず、秋澤さんはこれと同様な意見に、整備を安心してまかせられるドカ専門店が最寄りにはないので、とつけ加えている。

購入時に916SPSが気になった新井さんも、305万円

秋澤圭彦さんは、41歳の会社員。'87年に限定解除し、1年間の準備期間の後に今年4月、FZX750から'97年型国内仕様に乗り換えた。土/日曜日の早朝には120kmほどのショートツーリングに出かけ、サーキット走行にも参加してこれまでに約1600kmを走った。現在は完全STDだが、これからのカスタムメニューを思案中とのことだ。

はちょっと…。その価格からドゥカティを敬遠しているのは、國玉さんや国武さんも同じだ。一方、本迫さんは、916はVTRと同じ土俵で比較できるオートバイではないだろうし、乗りこなせる自信もないから気にならなかったし、900SSは数が多いのでちょっとつまらないかな、と思ったとのこと。そして山下さんと酒井さんは、ほとんど意識しなかったそうだ。

ホンダファンの皆さんにTL-Sについて聞くのは、スズキにとってはあまりにも分が悪かったようだ。しかし、本誌のインプレッションなどでも指摘していたシート高の問題は、「またがってみたら、まったく足が着かなかった」と酒井さんが言うように、女性や比較的小柄な人が手を出しかねるきっかけとなるのは間違いないようだ。また、TL-Sに投入された多くの新機構は、確かにメカニズム的な関心をそそるものだが、いざいじるとなるとそれがアダとなることがあるようだ。

そしてドゥカティだが、車両や部品の供給体制、品質などは一時期からすれば大きく改善されているものの、やはりネックとなるのはその価格だ。走りの性能や味わいを考慮したうえで一台のオートバイとして眺めたなら、その価格は一概に高いとはいえないだろうが、国産車と比べるとなると事情は異なる。それに、これはドゥカティだけではないが、専門店の少なさも依然として大きなハードルとなっているようである。

かくして皆さんは、VTR1000Fを選んだわけだが、それからはどうだったのだろう。次に、これを聞こう。

本迫俊彦さんは、25歳の会社員。限定解除は昨年7月で、同8月に'97年型国内車が基のモトバム製コンプリート車（輸出車の部品でフルパワー化し、カーボンサイレンサーを装着）を購入。通勤にツーリングに、約6000kmを走行。本迫さんは、VTRのホームページ（http://www.mars.dti.ne.jp/~nerv9/vtr/vtr.html）を開設中だ。

乗ってみたら、どうでしたか

まず、松岡さん。とても乗りやすい。ただ、いかにもホンダ車という感じで当たりさわりがなく、ちょっと味気がないかなとも思うけれども、とのことだ。國玉さんは、雑誌などの評価からは優等生っぽい印象を受けたが、Vツインらしい鼓動感などは想像していた以上だったという。新井さんは、916SPSに後ろ髪をひかれながらも納車されるまで7カ月待ったかいあって、今はVTRに大満足の様子。ただ、排気音がちょっと物足りないので排気系を交換したり、ステアリングダンパーを装着するなど好みの仕様に仕上げているそうだ。

秋澤さんもすっかりVTRとの生活を楽しんでいるようで、本格的なカスタマイズはSTDをじっくり味わってからという自身の計画にしたがって、現在はステアリングベアリングやリアサスのリンクまわりをグリースアップするなどメインテナンスに余念がない。

本迫さんは、気負わずに走れて楽しめる、思ったとおりのオートバイで、自分にとっては最高の一台だと評価。気持ちよくコーナーを走りたくてVTRに決めた国武さんも、期待どおりの旋回性に満足しながらも、簡単に乗りこなせないのがかえって魅力的だという。

最初の大排気量車にVTRを選んだ山下さんは、その気になれば速く走れるくせに狭い路地まで入っていける気軽さや、大型車にしては軽い車体に満足していて、赤くて目立つ車体をすっかり気に入っていつもきれい

国武孝士さん（38歳　公務員）のVTRは、昨年5月に限定解除したのとほぼ同時に納車された'97年型国内仕様。片道約50kmの通勤やツーリングに使っており、走行距離は約9000km。トップブリッジ上にアマチュア無線機を装着し、現在はスクリーンをマジカルレーシング製に、ハンドルをヤマモトレーシング製に交換している。

に磨いているそうだ。そして酒井さんも、大型車だからと構えなくても乗れる扱いやすさや素直な特性が魅力で、〝さすがホンダのオートバイ！〟と絶賛。

VTR1000FとTL1000Sという、時期を同じくして登場したリッタークラスの国産Vツインは、その発表の当時、TL-Sが最高出力をはじめとする動力性能の高さを強調し、後のレースへの参入をほのめかしていたのに対し、VTRはVツインの味わいや扱いやすさ、そして身構えずに乗れる取っつきやすさを押し出していた。

その結果として、レース指向であることを好むユーザーがTL-Sを、それほど尖った性格ではなくとも乗りやすさを期待する人たちがVTRを選ぶという図式が出来上がったのだろう。その意味では、少なくとも今回登場した皆さんは、VTRに満足しているようである。

"あばたもえくぼ"にならないところ

そうはいっても、気になる部分がありそうなものである。長く乗り続けて、日ごろ接しているオーナーだからこそ、気づく点とは…。これを聞いてみた。

多かったのは、〝連続して長距離を走れないので、オプションでもいいからビッグタンクが欲しい〟という國玉さんの意見に代表される、燃料タンクの容量が16ℓと少ない点と、〝慣らしの段階で19km／ℓ、ツーリングで飛ばすと17〜18km／ℓに落ち込む〟と松岡さんが指摘する、燃費がいまひとつということだ。

また、格納式の荷かけフックの形状や大きさを改善してほしいとの意見や、ツーリングに使うには不向きな点があるとの声が、秋澤さん、本迫さん、山下さんから寄せられた。車名の最後に〝F〟がつくモデルだけに、ホンダにとってこれは耳が痛いかもしれない。

ほかには、TL-Sに比べて低いとはいえ、それでもシートが高いこと（國玉さん、国武さん、酒井さん。国武さんは受注生産でもいいので低シート仕様を熱望）や、渋滞にはまるとシート下のフレームが熱くなること（山下さん、酒井さん）のほか、アッパーカウルを支持するアルミステーの角が面取りされていないので

山下光彦さん（30歳　会社員）の'97年型欧州仕様。'97年7月に限定解除してその翌月に購入し、ホンダ純正グリップヒーター装着以外はSTD。ツーリングのほか、仕事の移動に使うため、現在の走行距離は18000kmで、本人はオートバイ初心者だと言っているが、今回登場したなかでいちばん走っているのが、この山本号だ。

脱着時にカウルを傷をつけてしまう（秋澤さん。削って自己対策したそうだ）、という指摘があった。

なお、秋澤さんから、〝ラジエターの冷却ファンが作動するぐらい水温が上がるとウォーターポンプ部にあるϕ2mmほどのドレンホールからクーラントが排出され、エンジン右側にその跡がついて見苦しいし、塗装を傷めないかと心配だ〟との声があったが、これは秋澤さん自身もご存じのとおり故障ではないが、ホンダはすでに排出用ホースの新設を決めている。

だけどやっぱり、VTR1000F

以上のように、ちょっと気になる点がいくつかあるにはあっても、皆さんはVTRが好きで、これからも乗り続けていきたいと思っているとのことだ。

噂されている〝R（SP？）〟モデルが登場しても、この〝F〟に手を加えて自分の好みに仕上げていくつもりです、と言うのは松岡さん。そして國玉さんは、よいところも気に入らないところも含めて満足していて、事故がないかぎりずっと乗っていきたいそうだ（事故には気をつけてください。もちろん皆さんも）。

サーキット走行を楽しむ新井さんは、本当に〝R〟が出たらちょっと考えるかもしれないけれど、でも、〝F〟には乗り続けるつもりと、松岡さんと同じ意見を聞かせてくれた。秋澤さんは、自分でメインテナンスをして、10年は乗ってみたいと考えており、人気車種なのでアフターマーケットパーツがたくさんあるのが

酒井智美さんは、27歳の会社員。'94年に限定解除し、'97年5月にその年の国内仕様を旦那さんからプレゼントされた。隣のプロス・プロダクト1も所有する大のホンダファンで、写真ではSTDだが、現在はサイレンサーをモリワキにするほか、オイルクーラーやスクリーンなどを変更。通勤やツーリングにと、約7500kmを走った。

うれしいけれども、しばらくはSTDのままで、計画的に各部をグレードアップしていくつもりという。

そして本迫さんの回答は、気にいらないところはあっても、そんなことはきっと些細なことだと思うし、それよりも最高に楽しめるVツインスポーツを造ってくれたホンダの技術者の皆さんに感謝しているというものである。また、VTRへの満足度は90%だと国武さんは言うが、あえて100%をつけないのは、それではすぐに飽きてしまうからなのだそうだ。だから、これからもずっと乗り続けるんですよね、国武さん。

中型車から乗り換えた山下さんは、オートバイで走る面白さがわかったのでVTRを選んでよかったと思っているから、2〜3年は乗り続けるつもりという。酒井さんは、すごく満足しているし、結婚記念に買ってくれたオートバイなので大切に乗っていきたいそうだ。

VTRは、いかがですか

オーナー8人の声を聞いての結論。ここに登場した皆さんが思い描くオートバイの理想像が、あなたのそれと重なるのなら、VTRを買って後悔することはまずないようだ。8人が皆、それぞれの接し方で、VTRとの毎日を楽しんでいるのがわかったことだろう。

ユーザーならではの観点から述べられた言葉には、プロのインプレッションに負けず劣らずの説得力がある。もしも共感できる何かがあったなら、まず乗ってみてはどうだろう。　（まとめ：迫田秀正）

5台のVTR1000F改

●ボルトオンの小改造車から、エンジンや車体にまで手を加えた車両まで

VTR1000Fはよくできたオートバイといっていいと思う
だが乗り込んでいけば、もう少しこうならという要求は出てくる
これはどんな2輪車にもあることだ。さて、ここに登場するのは
たった3つのパーツを交換・追加するという簡単な手法で
走りの質をがらりと変えたものから、エンジン内部から
車体に至るまで幅広いモディファイを与えられたものまでの5台だ
これらを、比較的手軽な2台と、チューニングバイクとして
手のかかった3台とに分け、スタンダード車の走りを
思い出した後、ブロック別に試乗記をお届けしたいと思う

Photos : Teruyuki Hirano

スタンダードを実用に使おうとすると、快走中には気にならなかったハンドルバーが低く思える。これを高くするとともに、リアショックの設定を変更、スリップオンサイレンサーを装着した車両だ。

3 PARTS SPECIAL

BLUE LIGHTNING

吸排気チューンが得意なブルーライトニングによる、エンジン本体にはまったく手を加えないでのパワーアップ仕様。またこの車両は車体が完全スタンダードなため、増した出力との相性も観察できた。

ペンスキーショックの輸入・販売・セットアップで知られるスクーデリアオクムラの手になるフルモディファイ車。専門といっていい足まわりだけでなく、エンジン、車体にも改造が加えられている。

SCUDERIA OKUMURA

HARC-PRO

今年の8耐でVTRレーサーを18位に送り込んだハルクプロが造ったストリートバージョンで、エンジンと車体の味つけに、レーサーからのフィードバックを感じさせたかったというが、それは見事成功。

MORIWAKI ENGINEERING

VTR1000Fでのレース活動といえば、まず頭に浮かぶのがモリワキ。そんな彼らがこれまで開発してきたパーツを公道仕様車にセットアップしたマシーンであり、足まわりなどはレーサーそのものである。

最初の2台は軽チューン。だが、実力高し

**性能を上げるのもいいが、最も大切なのは、自分好みの、長くつきあえるオートバイにすることだ
ハンドルの位置ひとつにしても、我慢して乗り続けることはないし、排気音に独自の味つけをするもよし
半面、レスポンスのよさや高い出力がうっとおしくなることもあるかもしれないのである**

オートバイの性格というのは、搭載するエンジンによって大きく変化する。単気筒と2気筒では味わいがずいぶん異なるし、マルチになればまたしかり。これは単にパワー特性やフィーリングだけのことではなく、エンジンの大きさや重さ、そして形などが車体に及ぼす影響、つまり、どういう動きをするかといったことまでを含めての話である。そうはいっても、現在造られているオートバイの気筒数は、1／2／3／4／6をもってすべてとしていいから、無限の自由があるというわけではない。シリンダーの配置にしても、単気筒は1本だから寝かすか起こすかだし、一方のマルチは、特に3／4気筒はほとんどが並列で、ホンダのV4とBMWの直列が例外的少数派となる。また並列が主だった6気筒は、現状ではホンダの水平対向のみだ。

で、2気筒だが、上のように考えると、無限ではないにせよシリンダー配置のバリエーションが最も多いのがこれになる。並列、V型、水平対向の3つがあるし、V型には45度から90度に至る多種の挟み角があるうえ、クランクを横方向に置くハーレー、ドゥカティらに対し、モト・グッツィは縦のシャフト駆動だ。

これら数々の形式のほとんどが日本製にあったわけだが、大排気量90度Vツイン(250ccには15年以上も前にデビューして今も健在のVT系がある）と水平対向（'50年代のBMWコピー車は別として）だけが欠けていた。無論、90度Vツインのスポーツバイクといえば、イタリアのドゥカティをその本家とすべきだろう。

したがって、スズキとホンダから98×66mmのボア×ストロークまでがドゥカティと同じ1000cc（正確には995.7cc）車が出現すると聞いたときは少なからぬ危惧を覚えた。日本という国は世界一になってからも欧州製をコピーするのかという非難を受けたくないと考えたためである。この話を書き始めると長くなるのでひとまず終わりとするが、とにかく、心配しながら試乗に挑むと、外観がそうであるように、走らせてみてもこの2台はドゥカティと少しも似ていない。

ここで多少ほっとはした。私が思うに、両方ともドゥカティほど大型90度Vツインをうまく消化しておらず(これは多少残念でもあった)、それがゆえに別種の魅力を生んでいるといったところではないか。

前置きが長くなってしまった。ここらで本題に入ろう。さて、VTR1000FとTL1000Sについては昨年の7月号に詳しいのでそちらをお読みいただきたいが、今月VTR1000Fの特集を組むにあたって、完全なスタンダード車を含めて5台以上のVTRに乗り、以前とは少々異なる印象を得たので、2台の軽チューン車両の試乗記に移る前に、それについて少々書いておこう。

安定性指向と硬く感じられるリア

以前からエンジンについては、特に国内仕様が5000rpmあたりから上で振動がもっと少ないほうがよいと感じていたが、それは今回も同様。ただし、市街地を中心としたそれ以下の回転で走る際には、排気音が静かでまろやかに回る国内仕様のよさを大いに見直した。昨年の試乗では、新生のスポーツバイクという観点から評価していたから、穏やかさが持つ美点は後回しになってしまったのだろう。国内仕様でもパワーが充分という印象は不変（後輪での実測で94〜96ps)。

反対に気になったのが、リアショックの硬さだ。相当重いライダー（私は90kgある）がまたがっても沈み込みが小さく、走りだしてからもそうした感じがつきまとう。例えば小さなコーナーをゆっくり曲がる際などのスロットルオフ〜ブレーキングでも、前は沈むものの後ろがあまり伸びてくれず、しなやかさに欠けるし自由度も低いといったあんばいだ。これは峠を流す際も同様である。つまり、ある程度以上の荷重をかけ、エンジンを回してトラクションも与える、これらを後輪に対して行うことを常に要求される気がする。

ところが、サーキットや峠道のカッ飛びばかりでは、これがわからない。しかも我々が本格的に公道を走ったのはTL1000Sとの比較試乗のときだったから、初期型TLと比べての評価ではVTRのリアは充分しなやかだった…と書くとスズキは怒るかもしれないが。

ワインディングロードを飛ばしてみると、コーナーの半径が大きく、リアに荷重とパワーをかけやすいところでは特によく走る。半面、小さなコーナーや切り返しが続くような場面ではやや動きが重い。また、途中から動き方を変更するのも大得意とはいえない。安定がよいのはいいが、そこからの動きに俊敏さがないとでもいうべきか。次回のマイナーチェンジ（'99年型では行わないという）では、このあたりの両立をお願いしたい。とはいえ、総じて1000ccスポーツ車としては、扱いやすく乗りやすいモデルである。

今回の特集の何カ所かに出てくる〝VTRは後輪が決め手〟的なことについては、確かにそうだが、これはなにもシートストッパーに当たるまで尻を引けということではない。コーナー進入時に前に移っていた荷重を、例えば下半身で車体を支持しつつ体を心もち後方に引きながらイン側に荷重、同時にスロットルを開けて後輪にトラクションをたっぷりと与えるといった意味である。しかし、これはぜひ練習してみるといい。特に大きなコーナーでは、VTRの持つ美点である旋回能力の高さがひときわ際立って感じられるはずだ。

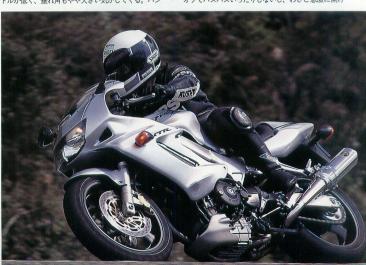
スタンダード車について最後にもうひとつ書くと、毎日乗るにはライディングポジションがちょっときつい。飛ばしていると気にならないが、市街地ではハンドルが低く、垂れ角もやや大きい気がしてくる。ハンドルを高くするか、ステップを前進させて下半身でのホールドをもう少し上げたいところと思った。また、私のように身長170cm程度のライダーが実用に使うなら、シート高がもっと低いほうが明らかに楽だとも感じた。もちろんこれは足着き性についての話だ。

スリー・パーツ・スペシャル

最初にリポートするのは、国内仕様に3つのアフターマーケットパーツを装着（交換）した銀色の車両である（塗装もそのまま）。スーパービルドマキシマム（以下SBM）のスリップオンマフラー、SP忠男のグッドポジションキット、そして英・ダイナミック製リアショックがその3点であり、合計21万4800円なり。

またがって最初に感じるのは足着き性のよさだ。乗車1Gでの正確な計測はしていないが、2〜3cmは低くなったように思える。これだけ後ろの車高が下がるとヘッドライトの光軸は水平からやや上向きとなるから、必ず調整して下向きにする。でないと周囲の人たちを幻惑して迷惑だ（昨今、こういう輩が多い)。

走りだしての印象も高得点。スロットルオフやブレーキングですっと前が下がって後ろが伸びるからごく自然に曲がれる。まず、のんびり走っているときがいいのだ。当然峠も走ってみたが、これまたよく曲がる。小さなコーナーでの旋回力、高速コーナーにおける高荷重での踏ん張り、そのどちらもがスタンダードを上回る。おまけに乗り心地もずっと上等だ。私は一回もバンクセンサーを接地させなかったが、同行の野口テスターほどの腕前だと、車高が下がったぶんやや接地回数が増えるとのことだが、無論、大問題ではない。

SBMのスリップオンマフラーがまた高性能。ブリッピングですら純正より軽く回るのがわかるし、走らせては全域での出力向上とレスポンスのよさがビシビシと体感できる。1速での全開でスタートでは上を向こうとする前輪を押さえるのに大いに気をつかうほどで、回転計の針はスタンダードよりかなり速い勢いで9500rpmのレッドゾーンに突入する。しかも、スロットルオフでパスパスいったりしないし、わざと急激に開け

たりしないかぎり、どこでもツキがいい。あまりよく走るのでシャシーダイナモにかけたところ、見事に全域でスタンダードを上回るラインを描いた。

この車両のコーナリングがよいのは、このサイレンサーにも助けられている。向上したレスポンスによってリアショックをより容易に伸縮させられるし、純正より5kg以上も軽い重量も当然プラス要素だからだ。

ハンドル位置の変更も有効だった。13mmも上がるからキャスター角分手前にくる効果も大きく、上半身の前傾がずいぶん小さくなり、気づくと着座位置をやや後方に引くことすらできて、ステップとの相性までもが向上する。この車両ではリアが低くなっていることからさらに乗車姿勢は楽になり、ハンドリングまでイージーになった印象だ。しかも、小さなコーナーを攻めるなどというときにも具合がよかったのである。

全域で輸出仕様に勝つBLRの国内仕様改

次は吸排気系チューンのエキスパートであるブルーライトニングが製作した国内仕様ベースの車両だ。凝った塗装が施されているのでスペシャル度が高そうに見えるが、メカニズム的には同ショップが開発した、オリジナルエグゾーストシステムとダイノジェットを中心とした17万7500円の吸排気キットを装着し、セッティングを施しただけである（詳細は右下の解説を）。

したがってリポートはエンジン中心ということになるが、これがまたずいぶん速い。入り口から出口までのすべてに手を加えているから当然といえばそうかもしれないが、スリップオンマフラーのみの仕様を上回るレスポンスと出力を持つのだ。低中回転域での生き生きとした味わいも好ましいが、7000rpmあたりから上での全開時にみせる急激な回転上昇は素晴らしい。よく調教されていることは、スロットルに対する反応が不自然な回転域がないことからもわかる。

前車のところでも書いたが、この反応力と出力は、右手のひとひねりで車体姿勢を変えることを楽にしてくれ、コーナリングでも大変有効だった。エンジンが車体性能を引っ張り上げることの好例だろう。国内仕様より速いという理由で輸出仕様を買うというのなら、それ以上の性能を得られるこのキットを選ぶほうがトータルコストからして賢いのではないだろうか。

さて、この2台もそうだが、出力確保のためには排気音を大きくせざるを得ない。反対にいうと、特に音量を低くするのが大変なビッグツインにおいては、ホンダはサイレンサーで音を消すのにも大変な苦労をしているわけだ。そこをほどほどに開放することで両車は優れたレスポンスと出力を得ているはずだ。いずれも現行の車検に合格するレベルだから好みの問題だが、深夜の住宅街を走るのは多少はばかられた。もちろん峠では快音だったことはつけ加えておくべきだろう（音量規制については、'97年12月号P.24-25参照）。

もうひとつ書いておきたいのは、よく回るようになったのに伴って、5000rpmから上での振動がずいぶん減っていたことだ（国内仕様はもとより、より振動が小さい輸出仕様よりよいほど）。これはあとに登場する3台についてもいえることで、好ましい改善である。

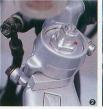
まとめてみよう。まず、ハンドルが低いと感じている方はぜひハンドルアップキットを試すべきだ。これだけで上体が起きるから足着き性すらわずかによくなる。その足着き性は、ダイナミックリアショックでかなり改善されるから、コーナリング性能だけでなく、この製品はすすめられる。パワーとレスポンスについては、どのレベルを求めるかで選択が分かれるだろう。個人的にいえば、まずはスリップオンサイレンサー、あるいはエグゾーストシステムのみを交換するレベルとし、吸気系は次の楽しみにとっておきたい。ブルーライトニングのキットを全部装着すると、使い道によっては過剰性能ということにもなりかねない。それでもまだ不足だという人には、続く3台の試乗記をじっくりお読みいただくしかない。（佐藤康郎）

●組んだのは、リアショック、スリップオンサイレンサー、ハンドル上げキットの3点のみ

3種のアフターマーケットパーツによる銀色のVTR1000Fは、実は私が組んだ車両である。事前にホンダ広報部から国内仕様のスタンダード車を借用していたのだが、これに本文でも記したようないくつかの不満をみつけたため、改善すべき部分のパーツを選んで、友人のひとりが昨年暮れに買った1台にそれらを装着してみたというわけだ。

パートごとの部品の選択は、正直に書いてしまうなら、旧知の人たちが造ったもので、気兼ねなく試供品を貸してもらえるものとしたらこうなったのであり、したがって各分野でのベストがこの3点というわけではない（もちろん、性能はどれも充分以上によかったが）。

さて、3つのうちどれかを試してみたいというVTRオーナーには、まずはハンドルアップキットをおすすめしたい。私をはじめ、編集部員数名、さらに野口さん、本企画には登場しないが山田さんにも試してもらい、全員がこっちのほうがいいとの結論に達したからである。しかも取り付け時間がわずか数分という手軽さで、いやならすぐさま元に戻せる。

あとの2点についての順番はつけにくいが、毎日VTRを走らせるライダーなら、足着き性や乗り心地、そのへんの角を曲がるときの容易さなどから、リアショックを先にするのがいいだろう。とはいえ、高速道路を飛ばすライダーにはサイレンサーも欠かせないのである。（佐藤）

❶SP忠男が造るグッドポジションキット：1万4800円。13mmの厚さを持つスペーサーと考えればよく、重さはわずか60g（2個）。装着の際は、右側のみブレーキホース配分器を一度外したほうが早い。他に、CBR1100XX、ZZ-R1100、GPZ900R(A7～)、TRX850用などがある。❷❸こうしてみるとわかるが、爪による位置決めはSTDと同様である（爪が二重になるので遊びはやや大きくなる。それを利用して多少なりともハンドルを前後に動かすことができるから、私は活用した）。また、13mmハンドルを上げるとフロントフォークインナーチューブのトップキャップが写真のようにハンドル基部の中に潜るが、特にリアショックがSTDのままの車両では、突き出しを変更してはいけない。それをすると前が下がってしまい、ハンドリングがよくなくなる（リアショックをダイナミックに交換した場合でも、前を下げる必要は感じなかった。ただし、下げても悪くなることはないと思われる）。

■協力：SP忠男 Tel.03-3845-2009（上野店） トガシエンジニアリング Tel.03-3774-4497 スーパービルドマキシマム Tel.042-934-3615

❶英国製のダイナミック1本ショック。写真は今回VTRに装着したものとは異なり、スプリングが銀色だが、製品としては同一。このショックのいいところは、1本1本をトガシエンジニアリングの富樫さんとの相談・試乗によって詰めていけることだ。とはいえVTR1000F用：13万円はすでに仕様が決まっているから通信販売でもOKである。❷❸装着状態を左右から見る。減衰力は、リザーバータンク側で圧側、本体下部で伸び側を調整でき、プリロードもアジャスト可能である。■富樫さんによると、高速コーナーだけでなく、低中速コーナーでの旋回力も高まったのは、〝リアの車高を下げたっていうことは、後ろに乗ってるのと同じだからね〟とのことである。バネレートはSTDよりやや低めで、減衰力はそれに合わせたものだ。また、このリアショックに合わせたフロントフォークのリセッティングも可能とのこと。❹SBMのスリップオンサイレンサー：7万円。以前プロスのエンジンを使ったオリジナルフレームのレーサー（BOTTで速かったし、アッセンにも遠征した）を製作した際のノウハウが、特にテーパー部に生かされているという。重量は左右で約5kgしかない（STDは10.5kg）。サイレンサー側のスプリングフック部が削り出しなのはユニークだし格好もいい。性能だけでなく、仕上げのよさも光る。なお、今回は装着しなかったが、音量を下げるためのテールピースも用意されている。❺後輪出力（実測：モリヤマエンジニアリング☎045-821-3403）を同一車両で比較。2本のラインは見事に平行し、その差は最大で6psだった。だが、数値には出ないレスポンスの違いはもっと大きい。■VTR1000Fの後輪出力は、国内仕様のSTDは何台実測しても94～96psとよく揃っているが、輸出仕様はかつて実測した初期型が104psを示したのに対し、下のブルーライトニングのサンプルでは100psとなっているうえ、8000rpmにあった緩い谷が消えている。カーブがよりフラットなことから、なんらかの変更が施された可能性はあろう。

●吸排気をセットでチューンアップする、ブルーライトニングのBLRサンダーキット

ブルーライトニングでは、負圧式キャブレターのチューンアップパーツとして知られるダイノジェットのステージ3キットと自社のエグゾーストシステム〝エクセルシリーズ〟、さらにフルパワー仕様のエアダクトおよびキャブジョイント、そして点火時期調整機構（アドバンサーまたはイグナイター）を組み合わせた〝BLRサンダーキット〟の開発を積極的に行っている。その最新作が、初のホンダ車用となるVTR1000Fというわけだ。

排気系を含むVTR用サンダーキットの価格は17万7500円。その効果はパワーカーブを見ても明らかで、国内モデルをベースとしながら全域で輸出仕様を上回っている。特に6000rpmまでのトルク増加は注目に値するが、これは主に排気系の効果によるものという。要するにダイノジェットで高回転域を伸ばし、低中回転域はエクセルシリーズで強化するというのがVTR用キットの基本的な考え方なのだ。試乗記にもあるように、コストパフォーマンスが非常に高い製品だ。（佐々木）

❶ベースとなった国内モデルのSTD（青）、輸出モデルのSTD（緑）、そしてサンダーキット装着車（赤）の後輪出力を比較したパワーカーブ。国内STDの94.1ps／8800rpm、8.6kg-m／6200rpmに対し、サンダーキット装着車は105.0ps／8700rpm、9.2kg-m／7000rpmまで向上。しかもサンダーキット車は、国内STDの最大トルク値を3500～4000rpmですでに発生しており、これが加速力の大幅アップにつながっていることは明らかだ。エグゾーストシステムがこういった特性を生み出すことに大きく寄与していることはすでに書いたが、輸出モデルにサンダーキットを組み込んだときにはこのグラフほど低中回転域でのトルクアップが得られなかったため、国内仕様カムシャフトの効果でもあるとのこと。❷❸左より、国内純正、輸出純正、K&Nエアクリーナーと並べた図。国内仕様ではスチールプレートのパンチング数を減らして（②）エアの吸入量を制限しているのがわかる。これをK&Nの製品（1万3000円）で輸出仕様以上にしている。❹エアクリーナーボックス前側のエアダクトは、吸入抵抗の少ないK&Nフィルターに合わせて開口面積の大きな輸出仕様（1500円。写真は国内仕様）に交換。❺国内仕様のインシュレーターにはスチール製の〝リストリクター〟があり、断面積を絞っている。これはプライヤーで引き出せばOKだが、抜いた後の溝が気になる人は（性能には特に影響ないが）、リューターで削ることをおすすめする。ダイノジェットキットの価格は1万5000円で、VTRでは点火時期制御パーツの変更を行わないため個人でもサンダーキットの組み込みは可能だが、やはりダイノショップで個々のオートバイに合ったセッティングを出したほうがいいだろう。❻❼〝エクセルシリーズ〟と命名されたブルーライトニング製エグゾーストシステムのVTR用は14万8000円。2-2集合のエキパイはϕ43mmのステンレスで、サイレンサーはϕ110mmカーボン。JMCA認定品ではないが、近接排気音量は94ホンとのこと。重量は約7kgと軽いため、ハンドリングも向上する。また4気筒用の4(-2)-1も12万8000円で販売中。❽ブルーライトニングではスペシャルペイントも受注する。今回使ったマジョーラ（特殊塗料）は20万円から。■協力：ブルーライトニング Tel.03-3763-5437

レースを知る3社による、3種の方向性

**カスタムバイク、チューニングバイクの面白さのひとつは、性能を高めるだけでなく
その高め方の方向を選択できることにもある。VTR1000Fをベースにした車両の場合も、これは同じである
ひと口に"速くなった""スポーティだ"といっても、そこにはさまざまな世界が用意されているのだ**

Photos : Teruyuki Hirano

SCUDERIA OKUMURA

HARC-PRO

MORIWAKI ENGINEERING

国産初の1000cc90度Ｖツインを積むスーパースポーツの一台であるVTR1000Fファイアーストーム（もう一方はスズキのTL1000S）は、国内発売されてから約1年半が経過し、確実に市場に定着している。そして同時に、カスタムの好素材にもなりつつあり、多くのショップが、それぞれ特色を持つモディファイドVTRを提案してきている。ここではそんな中から出来上がったばかりの3台に試乗、味わいの違いを比較したい。

好バランスが光る：スクーデリアオクムラ

まず1台目は、名古屋に店を構えるスクーデリアオクムラ製作のVTR1000Fだ。代表の奥村氏はかつて全日本のロードレースで活躍したライダーであり、コンセプトは"大人が造った大人のためのカスタム"だが、サーキット走行も意識した仕様だという。

さて、マシーンだが、ほぼ完璧な形で車体がブラックとレッドに仕上げられている点がまず目を引く。カウルなどの外装パーツは純正の赤そのままとし、それに合わせてエンジンのシリンダーヘッドやクランクケースカバーを塗装、その他の部分は、一部補強されたフレームをはじめとして、ほとんどを黒のハードアルマイト仕上げとしている。大型のカーボン製アンダーカウルを装着しているのも特徴的だ。全体的に、純正車両よりも精悍かつワイルドな雰囲気である。

ハンドル、シート、ステップともに変更されているが、またがって感じたのは、基部のオフセットは大きくなっているが、グリップ位置は遠くなっていないハンドルの幅が狭くなっていることだ。ステップも比較的高く後退した位置にマウントされている。これらによってライディングポジションはずいぶん小さくなっている。シートはパッと見にはわからないがワイラックス（ヤマハのシート用新素材）入り。リアショックはペンスキーに変更され、これに伴い若干リアの車高が上がっているようだが、足着き性は特に悪化していない。リアの変更に合わせてフロントフォークもスポーツスプリングを入れるなどが行われている。タイヤはグリップ力の高いダンロップのD207GPだ。

ハンドリングはどうかというと、フロントサスがとてもしなやかで前輪の接地感が高く、路面に張りついているような感覚があり、早め早めにスロットルを開けていける性格。ただしコーナー進入時の倒し込みは比較的ニュートラルだが、そこから車体が乗り手の意思以上に深くリーンしていこうとする傾向がある。だから、乗り始めてすぐの時点では少し戸惑いを感じることもあった。しかし、コーナーをいくつかクリアしていくうちに体がこの速い動きに順応し、すぐに気持ちよく走れるようになった。また、乗り手の挙動や入力に対して車体があまり敏感に反応することがないのもいい。バンク中の安定感は高く、それでいて切り返しはSTDよりも明らかに軽快になっている。リアショックも硬からず柔らかからずで、ダンピングフォースが絶妙にセッティングされており、ギャップやうねりに乗っても吸収がよく、速やかに収束する。

ディスク（鋳鉄）、キャリパー、マスターシリンダーをブレンボに換装したフロントブレーキは、ちょうどいい性能とフィーリングだ。純正は初期のタッチがソフトで、もう少しシャープさが欲しいと思わせるものだが、それが実現されている。かといってガツンと利くタイプではないのでコントロールしやすく、初期か

ず太い中回転域のパワーは前輪を右手のひとひねりでリフトさせる。また、接地感に優れるのも大きな美点だ。スクーデリアオクムラ車。

ら思いどおりの制動力を得ることができる。

エンジンも上手に仕上げられている。STDと同じボアサイズのJE製鍛造ピストン、輸出用の純正カムシャフトを組み込み、インテークマニホールドやキャブレターには輸出用純正部品を使用して、エグゾーストシステムにはヤマモトエンジニアリングのスペックAを採用。これらにより、低回転域から高回転域まで、フラットによどみなく吹け上がる性能を得ている。そのうえに、排気音もほどよい大きさで、大型ツインらしい鼓動感がダイレクトに感じられて心地よい。

飛ばしてみるまでもなく、全回転域でトルクとパワーが上乗せされていることがはっきりわかる。そして4000〜7000rpmくらいでのトルクのズ太さは特筆すべきである。1速ならアクセルを開けるだけで軽くフロントアップする。今回集まったなかでは最も中回転域で力があるといっていいだろう。ここが太いために、高回転域では驚くほどパワフルという感じは受けにくいが、回したときも力強くて気持ちがいい。また、アイドリングが安定していること、全体的にスムーズで扱いやすいという点も評価したい。

スクーデリアオクムラではデモ車製作は初めてだというが、さすがに元国際A級で経験豊富な奥村氏が自ら製作、セッティングしただけあって、車体もエンジンも出来がよく、バランスの取れたマシーンに仕上がっている。倒れ込みに関する特性はタイヤに起因するところが大きいようだから、純正装着品か、D207なら標準タイプに替えれば消えるのではないかと思う。

レーシーな乗り味：ハルクプロ

全日本の125／250ccクラスに参戦し、有力なプライベートチームとして知られているハルクプロは、'98年の鈴鹿8耐にもVTRレーサーを出場させて好成績を収め、全日本のスーパーバイクレースにも挑戦した。2台目は、そのハルクプロがVTRレーサーのレプリカ的なイメージで造り上げたマシーンである。

まずはキャンディブルーのカラーリングを新鮮で美しいと感じる。このところ国産車の車体色は、銀、赤、黒の3色が定番的になっており、VTR1000Fも国内モデルは、銀、赤のラインアップだから、このブルーはとても印象的だ。そして白いマルケジーニホイールがこの車体色にマッチして、さわやかで軽快な、それでいていかにも速そうな雰囲気を醸し出している。

またがった感じはSTDに近い。ステップが質感の高いオリジナルのアルミ削り出し4ポジション可変式に変更されており、今回は4カ所でアジャストできるなかの、後ろの下にセットされていたが、大幅に位置が動いたというほどではない。ハンドルとシートは交換していないから、ライディングポジションはSTDとほぼ同じ。ただ、リアショックの変更によって車高がわずかに下がり、足着き性はやや向上している。

ハルクWPのリアショックと前述のマルケジーニ、WPのステアリングダンパーが目立つが、車体、足まわりのモディファイはそれほどハードなものではない。そのほかでは、フレーム後部へのクロスメンバー装着といった仕様だ。ブレーキはパッドを除いて純正のままで、フロントフォークはまったくのSTDである。

走りだして最初に感じたのは車体の軽やかさだ。見た目の軽快さそのままの走行フィーリングである。特に軽量化にこだわったとは聞いていないし、実測でも10kgほど軽くなっているだけだが、感覚としてはそれ以上に感じる。ホイールとエグゾーストシステム（この2点は有効な軽量化だ）の変更、そしてリアのスタビライザーが体感重量を下げるのに利いているようだ。

リアショックのセッティングはけっこう硬めで、軽いバネ下重量や加えられたクロスメンバーによる剛性アップと相まって、ハンドリングもクイックでSTDとは大きく異なる。倒し込みが軽く、クルクルよく曲がるため、キャスターが立てられ、ホイールベースも短くなっているのではないかと思うほどだ。そうなれば当然、ライダーの挙動や無意識の入力にも敏感に反応するようなところがあるものだが、これは乗り手が気をつければいいレベルに収まっている。

総じて、レーシーというか剛性感があってスポーツ性が高い車体であり、ハンドリングであるといえる。なお、フロントブレーキはパッドがカーボンメタルに変更されていただけだったが、タッチがシャープになっていて利き具合がよくなっていた。

エンジンはオリジナルのハイコンプピストンを入れて、圧縮比を11.2：1まで上げ、吸排気はFCRφ41mmキャブとオリジナルエグゾーストシステムの組み合わせだ。オーダー中のFCR用ニードルが間に合わなかったので、3000rpm前後でグズるかもしれないとのことだったが、特にそういう感じはなかった。ただし、中回転域からアクセルオフしたときに、スパン、スパンという音が耳についた。アップサイレンサーからの排気音は大きめだが、音色は軽く、歯切れがいい。

低中回転域でのトルクはそれほど太くなっているとはいえない。キャブロ径を標準の48mmから41mmに落としながらもFCRを利して48mmと同等以上のピークパワーを狙ったということで、上でのパワーフィーリングは格別。6500、7000から10000rpmにかけてのパワーバンドでは、レスポンスがとてもシャープでグンと力が盛り上がる。高回転域ではSTDより格段に力強い。

車体もエンジンもまだ初期段階、あえていえばステージ1ということで、モディファイの内容もどちらかといえばライトチューンだが、乗り味は3台の中で最もスパルタンだった。今後FCRキャブを完調にするとともに、さらに手を加えていく予定だというから楽しみである。ぜひ再度乗せてもらいたいと思う。

車体、エンジンとも完成度高し：モリワキ

3台目はモリワキの手になるマシーンである。モリワキが鈴鹿8耐やもてぎ7耐にVTRベースのレーサーで出場したことは多くの知るところであり、この車両のモディファイを得意としていることはいうまでもない。今回試乗したのは、オリジナルパーツを多数装着したデモ車で、パーツ代だけで128万円だという。

外観は、カウル／シートやカラーリングが純正のままなので比較的おとなしい。だが、オリジナルのアンダーカウルやチタンスクリーンを装着しており、足まわりや排気系など、見てわかる改造部分は多い。もち

軽くて剛性の高い物体のみが持つ軽快な動き。そんなふうに表現できるハンドリングこそ、この車両の最大の特徴といえよう。ハルクプロ車。

レースによってVTR1000Fの酸いも甘いもをかみ分けたであろう彼らが造った公道仕様の完成度は高い。モリワキエンジニアリング車。

ろんエンジンにも手が加えられている。車体は、マルケジーニホイールやオリジナルエグゾーストシステム、カーボンパーツなどによって軽量化されていて、ハンドルに手を添えたときから軽さが伝わってくる。10～15kgは軽くなっていると思われる（3台中、この車両のみ車重を実測できなかったが）。

シートはSTDだが、ハンドルはタレ角が3度小さい7度になっている。また、フロントフォークのオフセットも8㎜小さく、ハンドルがそのぶん手前にきている。このため、ライディングポジションが小さくてなじみやすい。ステップはオリジナルの4ポジション可変式で、今回は12㎜上で27㎜後退した位置にマウントされていたが、これもいい感じである。リアショックがモリワキ・ショーワに変更され、車高が少し高くなっているものの、足着き性は量産モデルと大差ない。

エンジンはモリワキ鋳造ピストンを組み込んで圧縮比が11.6：1にまで高められ、カムシャフトもモリワキST-1に変更。キャブレターは純正の負圧式をベースにしたスペシャルで、エアクリーナー系は輸出用フルパワー仕様、これにモリワキ製ゼロチタンシステムがセットされている。この仕様で後輪出力が約115psというが、それを実感できるエンジンフィールである。

アイドリング時の排気音はSTDより大きく歯切れがいい。軽くアクセルをあおったときも、ズウタタタッと心地よい音を発してくれる。ただ、アイドリングはやや不安定で、200～300rpm上下し、その傾向は3000rpmくらいまで続く。1～2速の2000～3000rpmでスロットルを固定していると回転が微妙に上下する感じだ。エンジンがパーシャルを嫌って、開けるか閉めるかはっきりしろ、と言いたげなのだ。

しかし、気になったのはそれだけ。前記の回転域からでも開けたときのツキはよく、スムーズかつスピーディに回転は上昇し、シャープな加速をみせる。伸びもいい。とにかく開けているときは全域で気持ちよく回る。低中回転域でのトルクは太く、1速の4000rpm前後からラフに開ければ前輪が浮き上がるし、通常より1段高いギアで無造作に開けてもついてくる。また、6000～6500rpmまでは鼓動感も大きくて楽しい。

トルクの谷がないので、吹け上がりは下から上までフラットで、特に中高回転からで開けたときの加速が非常に鋭く、速いし気持ちがいい。また、10000rpm以上回しても苦しそうな気配をみせずに軽やかに回る。これがST-1カムの威力であろうか。ワインディングロードをスポーティに走る場合は、パワフルで扱いやすく面白さもあるエンジンであり、文句なし。

車体が軽いと前述したが、ハンドリングにも軽快感がある。常にライダーの意思に忠実でニュートラル、そういった軽やかさなのである。バンキングはスムーズで、ハードなブレーキングで突っ込んでいって、スッと倒し込んできれいにリーンさせて曲がることができる。そうしてバンキング中の接地感、安定感も高い。だからタイトコーナーも苦にならない。

CBR900RRをベースに開発が行われたフロントフォークには剛性感があり、リアショックは初期からコシというか弾力がある。好みでいくともう少しダンパーが利いていてもいいかなと思うが、動きはよくしっかりしている。前後サスがいいから、立ち上がりでうねりのあるコーナーでも開けていくことができる。

車体が軽快でハンドリングもよく、そのうえエンジンはパワフルで、ツインの面白さも増幅されている。VTRがデビューしたときからレースでこの車両を使い、スペシャルパーツの製作も積極的に行ってきたモリワキが造ったマシーンは、やはりよくできていた。

今回の3台のVTR1000Fカスタムは、細かい部分でいくつか書かせてもらったところがあったものの、総体的な出来はとてもよく、性能向上はもちろん、それぞれに異なる乗り味を生み出していてとても楽しめた。面白くなってきたな、と思う。これまではベース車がほとんどなかったから、国産ビッグツインスポーツのカスタム車、チューニング車は数が少なかった。でもこうやって、VTRのカスタムがどんどん出てくることで、そうした状況が変わりつつある（TL勢にも期待大）。

ブレーキやミッションなどにも手を加えれば、もっとSTD車との違いを演出でき、また全体的なパフォーマンスを上げることが可能だろうし（ハルクプロではクロスミッションを入れたいという）、さらに大胆な方向性のVTRカスタムがあっても面白い。例えばカウルレスにするとか…。そういった明日への可能性を充分に感じさせてくれた3台であった。　（野口眞一）

●車両を造った3ショップに聞く、スペシャルVTR各車の方向性

●サスペンションのメインテナンスとチューンアップで知られるスクーデリアオクムラが、初めてオートバイ全体のモディファイを手がけたのが、このVTRである。代表の奥村裕さんによると、製作時には、
〝MTクラスのレースに出場できる実力を与える〟
〝その一方でツーリングに使える扱いやすさもある〟
〝派手ではないが、STDとは確実に異なる外観を持つ〟
といったことを主なテーマとして進めたそうだ。
「VTRは登場して1年半しかたっていないので、秘めた可能性をまだまだ出し切っていないでしょう。僕たちもそこに注目して一台造ってみることにしたんです。あくまで自分たちが乗る想定で、ふだんはツーリングがメインだけど、機会があればMTレースにも出たいと。だから車体はサーキット走行にも対応できるように仕上げたわけです。データを取る材料にもなりますしね。エンジンもSTDはVツインらしさが希薄な感じがするので、パンチが楽しめるようにしています」

そして奥村さんは〝大人のためのVTR〟でイベントなどに自走で参加。もしかすると次はサーキットで元ワークスライダーの走りが見られるかもしれない。

●鈴鹿8耐を皮切りに、'98年の全日本スーパーバイクにもVTRで参戦を開始したハルクプロ。同ショップ代表の本田重樹さんによると、RC45ではなくVTRを選んだのは、より多くのユーザーにレースで得られたものをフィードバックできるという理由からだった。
「僕たちの仕事には、ユーザーにあらゆる遊びの方向を示唆してあげるという役割があると思うんです。街乗りではこんなふうに楽しめます、レースならここまで走れますということをね。そういう意味でVTRはいい素材です。まあ、開発は大変でしたけど（笑い）」

今回取材したストリート仕様には、そうしてハルクプロが開発したパーツなどが組み込んである。そのシャープでレーシーな乗車感覚は、独特のものだった。
「いろいろな公道仕様があるなかで、〝ハルクの造るものはこうです〟というのを明確に出すと、やっぱりよりスポーツ指向の強いものとなります。簡単にいえば、1人乗りでスポーティに走ることに的を絞ったセッティングでしょうか。レースで得たものを還元していけばずいぶん楽しいものができるし、〝こういうものもあるのか〟と思ってもらえればうれしいですね」

●周知のとおり、'97年から全日本スーパーバイクレースにVTRで参戦を開始し、その後はMTレース用コンプリート車両の製作販売も行うなど、レーシングシーンでVTRの力をアピールし続けてきたモリワキエンジニアリング。今回取材した公道モデルは、レース用に開発された製品のいくつかを組み込んだものだ。かかる荷重の違いなどを考慮して、フレームやスイングアームはSTDのままだったが、格段の速さを得ていた。
「極端な話、このクルマはリアサスで走っているようなものですから、やはりショックがよくなるとずいぶん変わりますよ。手前ミソで申しわけありませんが、あのショーワはウチのノウハウが生きているのでVTRにはベストだと思いますね。エンジンもST-1仕様ですが、セッティングを合わせてやれば公道でも充分でしょう。それにST-2をきちんと組んでやれば、4気筒の1000ccよりはるかに速くなりますよ（笑い）」

と、森脇さんは語る。すでに多くのオリジナルパーツを市販しているモリワキだが今後も開発は続けられ、さらにグレードの高い製品が造られるという。そのときは公道仕様もより進化するだろう。　（佐々木）

●SCUDERIA OKUMURA

足まわりの専門家が手がけた車両のテーマは“大人の遊び心”

❶シリンダーヘッドカバーやクランクケースカバーがボディカラーに合わせて赤く塗られたエンジンは国内仕様。これをベースとしながら、比較的ローコストでVツインのパンチとサーキットでも楽しめるパワーを得るために、STDと同じ98㎜ボアのJE製ハイコンプピストンで圧縮比を9.4→11.5：1に高め、カムシャフト／吸気系／イグナイターを輸出用のパーツに変更している。スクーデリアオクムラではこれらのパーツを組み込む〝スーパースポーツチューニング〟を31万円で受け付けている（吸排気ポートや燃焼室には手を加えない）。エグゾーストシステムはヤマモトレーシング製の2-1-2スペックＡツインだ。大きめのマジカルレーシング製アンダーカウル装着により遠目にはフルカウル的に見えることも、スポーティなイメージを高めている。
❷フロントフォーク上端に取り付けられたMEイニシャルアジャスター（4700円。青、赤、金、銀もあり）が目を引く。５㎝ほど幅が狭いハンドルは10度の垂れ角を持つタキオンのクイックリリースタイプで、フロントブレーキのマスターシリンダーはブレンボ製φ19㎜。
❸STDのフロントフォークにはスクーデリアオクムラが得意とするチューンアップを施す。主な内容は、オーバーホールに加えて0.75kg／㎜のシングルレートスプリング（0.80、0.85、0.90kg／㎜もある）への交換および減衰力特性変更、表面の平滑化を狙ったインナーチューブへのMEチタンコート＋アウターチューブ内側へのカシマコート（アルミコーティングの一種）、低フリクションダストシールの使用など、フリクションを減らして作動性の向上を狙った作業が多い。これらにMEアジャスターを加えたセット費用は15万7000円。フロントブレーキは、ブレンボのRS250用をベースとしたφ296㎜鋳鉄ディスクとパープルアルマイトを施した同４ピストンキャリパーの組み合わせ。ホイールはSTDで、タイヤは120／70ZR17ダンロップD207GP。
❹リアショックユニットは、圧側減衰力を低速側と高速側でそれぞれ別にアジャストできるペンスキー8987（16万3000円）。伸び側減衰力やプリロードに加えてショックの自由長（車高）も調整可能である。
❺高い荷重を受けるサーキット走行も考慮して、フレームにはステアリングヘッド後部へのプレート溶接（写真）、サイドのトラス部へのパイプ追加、開放断面部分（トラスパイプとフレーム後端の鋳造部）に裏板を溶接、ボックス状にするといった補強が行われる（10万円）。
❻ステップはチームアダチの市販品に黒アルマイトを施したもので、バーの位置はSTDより20㎜後方、30㎜上方に移動する。リアブレーキのマスターシリンダーにまでパープルアルマイトがかけられる。
❼STDのリアブレーキキャリパーにもアルマイト処理が行われた。この着色には写真のパープルの他にも、青や銀、黒などがあり、好みでオーダーが可能となっている（オーバーホール込みで１万7000円。フロントも同価格）。またチェーンアジャスターはアルミを削り出した試作品で、剛性アップと軽量化、さらには質感の向上に貢献する。
❽スイングアームは上側に補強が加えられ、フレームやステップと同じくブラックに仕上げられている（補強は６万円、ハードアルマイトは６万円から）。ホイールはSTDだが、ドリブンスプロケットの歯数をSTDより２丁大きい43Ｔのアファム製に変更してＶツインの加速感を増大させる。さらにドライブチェーンも520へとサイズダウンして（国内仕様は525、輸出は530）フリクションロスの低減を狙っている。タイヤはダンロップD207GPの180／55ZR17。奥村さんによると、試乗記にあった倒れ込みは、タイヤのプロファイルよりも当日装着していたステアリングダンパーの利きすぎ（レース用なので最弱でもかなり利いていた）に原因があったのでは？ということだった。
❾シートには衝撃吸収材のワイラックスを埋め込み（表皮にある四角い跡がそれだ）、長距離走行時の疲れを低減している。予価２万5000円で販売予定のこのシートは、試乗当日に名古屋から箱根までこの車両を走らせた奥村さん自身によって充分な効果が確認されている。
❿ボディは純正の赤のままだが、ブラックシャシーや大型アンダーカウル、バックミラーの塗装、小型ウィンカーの装着などによって、STDとは大きく異なるイメージを得ている。　（P.31〜33 解説：佐々木）
■協力：スクーデリアオクムラ　Tel.052-902-3095

■本誌実測データ（最低単位：各0.5）

車両重量（kg）	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリンなし	98.5	104.5	203.0
完全装備・ガソリン満タン	106.0	110.5	216.5
キャスター（度）／軸距（cm）	24.5／143.5		

●HARC-PRO

VTR勢の最上位を得た8耐レーサーの走りをストリートで再現

❶国内モデルがベースのエンジンは、ハルクプロが開発を進めているハイコンプピストン（今回の仕様は圧縮比11.5：1。販売は未定）を実験的に組み込んでいる。燃焼室やポートには手を加えておらず、カムシャフトもSTDのままだが、イグナイターをより細かな点火時期制御を行う同社のオリジナル品（4万9500円）とすることによって出力特性の改善を図り、吸排気系の変更と合わせて出力向上を達成している。チェーンサイズを520にサイズダウンしてフリクションロスの低減を図るのは全車共通(この車両の減速比はSTDと同一)。今回は装備されなかったが、販売中のクロスミッション（12万6000円）を組み込むとワインディングロードがより気持ちよく走れるとのこと。

❷ハルクプロ車が他の2台と最も異なるのが、キャブレターをFCRに換装している点だ。口径は41㎜と、STDのφ48㎜より小径となるものの、STDキャブ改と同等のピークパワーを発揮するうえに、FCR特有のシャープなレスポンスによって加速も優れるという。近日販売予定のオリジナルキットは、今回間に合わなかったスペシャルニードルを装備し、スロットルポジションセンサーも装着できる。またスーパーバイクレース対応のSTDキャブ用パーツ（2万9000円）もある。

❸エグゾーストシステムには、2-1-2集合方式の〝ハルク212プロ〟を装着(17万円)。φ50㎜と太めのステンレスエグゾーストパイプを長めに造ることで、トップエンドパワー向上と全域におけるトルクアップおよび低中回転域での扱いやすさの両立を狙った製品だ。VTRはリアシリンダー後部の空間が狭いので、パイプのレイアウトには多少苦労したものの、2サイクルのエグゾーストチャンバーのシビアさと比べると4サイクルは許容範囲が広いとのこと。レーサーにも基本的には同じものを使用しており、その性能は証明されているが、STDの吸気系にもよくマッチするという。さらにチタン製エグゾーストパイプの〝212プロ・チタン〟の発売も予定している（価格未定）。

❹アップタイプのサイレンサーはカーボンケブラーのφ110㎜。ホイールを前後ともマルケジーニ（F. 3.50×17、R：6.00×17)）としてバネ下重量軽減を図る。このホイールとリアショックの変更による走行フィーリングの違いを体感するために、この車両ではタイヤを純正装着のミシュラン・マカダム90X（F：120／70ZR17、R：180／55ZR17）としていた。リアブレーキとスイングアームはSTDのままだ。

❺フロントエンドは、前述のマルケジーニホイールとFCMカーボンメタルパッド（1台分1万3600円）の装着が目立った変更点だが、フロントフォークもリアショックに合わせて微調整を行っている。そして、より高い剛性を必要とするレースユーザーには大径正立フォーク（12万8000円）／ステムキット（15万円）も用意されている。

❻2ピース構造のステップキット（6万円）はSTDの30㎜上方を下前の起点として一辺15㎜の平行四辺形を描くように固定穴を開けた可変4ポジションタイプ。試乗時は起点より15㎜後方に装着されていた。

❼独自にセットアップしたWPリアショックユニット（11万7000円。フルアジャスタブル＋車高調整機能）は、シャシー上の最大変更点といえる。タンデム走行を考慮したSTDのリンク機構から逆算して、一名乗車時のスポーツ走行で最も具合がよくなるようにバネレートや減衰力を選定したというこのWPは、試乗本文にあるように乗車時の沈み込みが大きめな一方、荷重がかかったときにはしっかり踏ん張るのが特徴だ。もちろんオーナーの好みでどのような仕様にもできる。

❽スポーツフィーリングの演出にひと役買うのが、リアスタビライザーだ(1万8500円)。シートレールをメインフレームに取り付けるボルトを使って固定するこのクロスメンバーは、フレーム後半の剛性をある程度上げることで高速安定性の向上を得るために開発されたものだが、リアショックの作動性を高めることにも寄与し、代表の本田さんによると、ショックを交換したかと思うほどに変化するそうである。

❾WPを使ったボルトオンステアリングダンパーは近日発売予定。

❿ボディはレーサーと同じ淡いブルーに塗装される。フレームには溶接による補強は入れられていないが、これはまだチューンアップとしては初期の段階だからであり、さらに進化する可能性は充分にある。

■協力：ハルクプロ　Tel.0425-66-3851

■本誌実測データ(最低単位：各0.5)

車両重量(kg)	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリンなし	97.5	104.0	201.5
完全装備・ガソリン満タン	103.5	110.0	213.5
キャスター(度)／軸距(cm)	24.5／143.0		

●MORIWAKI ENGINEERING

レーシングVTRの先駆者たるモリワキの公道スペシャル

❶エンジンは、鋳造ハイコンプピストン(STDと同じφ98㎜で、圧縮比は11.6：1。5万円）とST-1カムシャフト（4万8000円）のモリワキパーツによって出力向上が図られる。ベースモデルが国内仕様なので、当然ながら吸気系パーツやイグナイターは輸出用のものに取り替えられているが、ポート加工などは一切行われていない。しかしデータでは、その状態で115psを後輪で発生しているという。シリンダーヘッドを加工し、ST-2カムやビッグバルブ、大径の排気系などを使えばレーサー並みの出力が得られるが、公道ではこの仕様で十二分に速い。オイル溜まりを持ったカーボンのアンダーカウルは3万8000円。
❷フロントフォークの変更に伴い、ステムAssyをアルミ削り出しのオリジナルパーツ（11万円。要キーシリンダー取り付け加工）に換装している。これは高速域での直進安定性向上を狙ってフォークのオフセット量をSTDの35㎜から27㎜としてトレールを増やしているのが特徴で、同時にハンドルが手前にくるという効果も生む。そのハンドルもモリワキ・ショーワフォーク専用品で(2万円)、ライディングポジションに余裕を持たせるために、垂れ角をSTDの10度に対して7度とする。STDフォーク用もあり、こちらは垂れ角3度で1万9800円。
❸黒っぽく着色されたボディを持つキャブレターは、STDをベースとしてスーパーバイクレース用に開発されたモリワキ・ケーヒンのスペシャルCV (10万4000円)。高回転域での出力向上を狙って、供給量が多い専用のニードル／ニードルホルダーが組み込まれ、アルミ製エアファンネルが装着される。この車両ではSTDのエアクリーナーボックスを使っているが、ラムエアボックス（11万円）も用意される。
❹排気システムは、チタンのエグゾーストパイプと着色処理が施されたアノダイズドチタンサイレンサーを組み合わせる、ストリート仕様のモリワキ・ゼロ(写真のアップタイプは16万円)。今回の試乗には、最近モリワキが販売を開始したSSサイレンサー(内部に隔壁を持たないストレート構造で、高回転域が向上。JMCA認定品)のVTR用最終プロトモデルを装着していた。リアブレーキはまったくのSTD。
❺正立フロントフォークは、φ45㎜のモリワキ・ショーワを装着(16万円)。フルアジャスタブルで、ベースとなったCBR900RR純正部品よりも長めに造ってあるのが特徴だ。フロントブレーキはSTDだが、左右フォークピッチが広げられたぶんだけキャリパーとフォークの間にスペーサーを入れている。ブラックのモリワキ・マルケジーニホイール(15万円)は3.50×17で、タイヤサイズは120／70ZR17。カーボンのフロントフェンダーはφ45㎜フォーク専用品（2万4000円)。
❻❼ストリート用が取り付けられたスイングステップ(6万8000円)は、STDに対してA：27㎜上、B：39㎜上、C：27㎜上／12㎜後ろ、D：39㎜上／12㎜後ろの4種類のステップポジションを選ぶことができる位置可変タイプだ。試乗時はCの位置にマウントしてあった。
❽リアショックユニットは、森脇さんが自信をもってすすめるVTR専用のモリワキ・ショーワ（15万円）だ。フルアジャスタブルであることはもちろん、1.0～5.0㎜まで1㎜ピッチで5枚付属するアジャストプレートによって車高調整が可能となっている。今回は1.0㎜のプレートを装着して、リアをわずかに上げているということだ。
❾リアホイールもモリワキ・マルケジーニの6.00×17(15万円)だ。このホイールは4気筒用とは異なり、STDのような扇形ハブダンパーを採用してショックの吸収性を高めているのが特徴となっている。TLのようにバックトルクリミッターを持たないVTRには必需品だろう。タイヤサイズは180／55ZR17。また、チェーンはキットによってレースで使われる520サイズにされているが、減速比はSTDと同じ。
❿パワーと公道での使用を考慮して、フレームやスイングアームにレーサーのような補強は入っていなかった。カラーリングも取材時はSTDだったが、今後〝マジョーラ〟を使ったモリワキカラーに塗装する予定。車重を測ることはできなかったが、前2車と同じく10kgは軽くなっているようだ。
⓫モリワキにはVTR1000F専用のカタログがあり、ここに紹介していない部品も多く掲載されている。
■協力：モリワキエンジニアリング　Tel.0593-82-4500

Microlon
METAL
TREATMENT

Microlon

●スイス・ジュネーブ国際技術展「金賞」●アメリカ連邦航空局認定品(AC-20-24)
●オーストラリア航空局認定品●フランス陸・海軍認定品

遊び心とチューニング

自ら「若い頃はかなりやんちゃなライダーだった。」というドクター須田氏は、今でも「バイクにはゆとりと遊び心がなければ・・・。」と言う。チューニングの哲学もまたしかり。1995年にはボンネビルスピードトライアルで300km/hを越えるワールドレコードを樹立。そのストリートバージョンは素敵に素直なモンスター、「スロットルを開けた分だけ走るよ。」と笑顔で言うからコワイ。そんなドクター須田氏に「不思議な液体」といわしめるマイクロロンとのつきあいは長い。雑誌編集部と一緒にやったノンオイルテストやレースの経験を始め、多くのお客様の信じられないような体験との出会い等、マイクロロンの神話とも言えるエピソードは話が始まったら終ることが無い。「どんなバイクに乗っても、マシンの潜在能力を100%引き出し、万一の時の限界値を高めておくためにマイクロロンを勧めています。」あるいは「機械は人間よりも真面目ですから、オイルが抜けても一緒懸命回ろうとします。ズボラな人ほどいざという時のためにマイクロロンで準備しておいてください。」というドクター須田氏は「もっとバイクに愛情を、そして目一杯楽しもう。」と言いたいのかもしれない。

Motorcycle Dr.SUDA
ドクター須田氏
とても温厚な優しいオーナーです。
今回の取材時も、ご多忙にもかかわらずマイクロロンにまつわる面白いお話しをたくさん聞かせていただきました。
オフロードからサーキットレースまで、モーターサイクルの世界に情熱を注がれている姿に、多くのファンの共感を生むのでしょう。

●マイクロロンはその性能を良く理解していただいているショップに限定して販売をお願いしています。
●下記リストは2輪に特に力を入れているショップです。

■東急ハンズ(全店) ■ドライバースタンド(全店)

ショップ	TEL
ツーアンドフォー(苫小牧市)	0144-55-0110
マイクロロン北海道TAKASAKI(旭川市)	0166-31-3386
石本モータース(斜里郡)	01522-6-2543
SBS八戸(八戸市)	0178-25-3631
モトワークスアイアンロード(北上市)	0197-68-2430
モトグリフィン(湯沢市)	0183-73-8198
野村モータース(米沢市)	0238-22-0452
モトスポーツサトウ(村山市)	0237-55-7480
常村サイクル(山形市)	0236-22-7099
アウトリキャンビープロジェクト(仙台市)	022-294-7880
モーターサイクルトム(郡山市)	0249-46-7261
ディーズ筑波店(結城郡)	0296-44-6960
motociste-Kiyoyama(稲敷郡)	0298-92-0047
木村輪業(猿島郡)	0280-92-4901
小島堅三輪業(足利市)	0284-71-2730
モトハウスライムグリーン(伊勢崎市)	0270-21-0065
プロショップ　ツツミ(北群馬郡)	0279-54-5031
ノースアイランド(坂戸市)	0492-84-5180
エンデュランス(川越市)	0492-22-7770
セントラル(川口市)	048-222-2828
モトウィング我来(所沢市)	0429-44-1102
モータープロダクト ヤジマ(千葉市)	043-271-7789
ホンダセンター千葉(木更津市)	0438-23-8190
サイクルハウス(船橋市)	0474-64-0502
バイク屋T-ONE(印旛郡)	0476-92-1289
大網サイクル商会(香取郡)	0478-86-5151
バイクハウスフラット(大田区)	03-5493-1381
YSP洗足池(大田区)	03-3727-3992
スペシャルパーツ忠男羽田店(大田区)	03-3741-1771
いいやま(墨田区)	03-3618-1345
バイクハウス フラット(杉並区)	03-3394-9471
ソーダポップ(文京区)	03-3818-6778
SCSナンバー1(文京区)	03-3815-1221
ディーズ本店(台東区)	03-3843-6426
SPECIAL PARTS忠男(台東区)	03-3845-2010
上野パーツセンター(台東区)	03-3845-6381
スパイア(足立区)	03-3857-0818
モトライフ(練馬区)	03-3995-7038
エムエスエル プラザ(練馬区)	03-5241-5525
こうやま(国分寺市)	0423-21-2420
経商(福生市)	0425-53-2111
モーターサイクルドクター須田(町田市)	0427-96-4121
T.I.O.Racing(保土ヶ谷区)	045-741-2237
モトエルビゴーテ(川崎市)	044-934-8895
バッドカンパニー(足柄上郡)	0465-84-1439
SBS OMEGA(静岡市)	054-284-2526
小倉屋油店(甲府市)	0552-33-5334
モーターキッズ柳沢(諏訪市)	0266-52-1349
岐阜カワサキ(岐阜市)	0582-74-0370
名古屋東カワサキ(名古屋市)	052-834-3151
クラフト(名古屋市)	052-803-5551
バイクアクション加藤(豊橋市)	0532-52-2685
モトスポーツ トヨタ(豊田市)	0565-54-7153
アクティブ(日進市)	0561-72-7011
YSP浜松(浜松市)	0534-65-4545
フジイ商会(鈴鹿市)	0593-79-3309
トゥービー(鈴鹿市)	0593-79-4010
ディーズ鈴鹿店(鈴鹿市)	0593-70-0001
今西モータース(桑名市)	0594-31-5505
滋賀カワサキ(大津市)	0775-26-0696
レオ タニモト(京都市)	075-314-0052
YSP京都西(京都市)	075-381-0251
ケンテック(久世郡)	075-632-2161
アクト京都店(京都市南区)	075-682-0021
ワークスポーツ(守口市)	06-904-5671
モト急配(豊中市)	06-858-0733
アクト　東大阪店(東大阪市)	06-744-3500
モトファースト(大阪府)	0720-75-0339
アクト　泉北店(堺市)	0722-78-5751
イタミカワサキ(伊丹市)	0727-77-0018
神戸ユニコーン(神戸市)	078-795-6673
田中自転車商会(赤穂市)	07914-3-3033
姫路カワサキ(姫路市)	0792-81-2685
オートショップフクイ(奈良市)	0742-35-7747
モトスペース(鈴鹿市)	0593-88-2886
サカイオートショップ(田辺市)	0739-22-4336
バイクトピアカワムラ(和歌山市)	0734-46-1799
YSP鳥取東(鳥取市)	0857-26-9100
オートショップGM(玉野市)	0863-32-0696
2&4(倉敷市)	086-447-0107
スーパーボブキャット(広島市)	082-288-3003
SBS イヨタ(安芸郡)	082-287-0073
サイドB(出雲市)	0853-22-0408
二輪プラザモリモト(出雲市)	0853-23-2337
エンデュランス(下関市)	0832-56-1049
パーツランド　イワサキ(高松市)	0878-33-1195
オートショップ藤田(新居浜市)	0897-33-3879
マルカワレーシング(八幡浜市)	0894-22-0830
YSP大濠(福岡市)	092-752-1771
YSP友泉(福岡市)	092-521-3330
モトファッションフリーマン(大野城市)	092-504-0125
マイクロロン九星(北九州市)	093-671-7631
北九カワサキ(北九州市)	093-592-1303
ホットカインド(佐賀郡)	0952-62-7155
バイク野郎(熊本市)	096-381-9860
ラ・ベレッツァ(熊本市)	096-351-6915
バイクショップM(大分市)	0975-45-2266
ヒダカオートサイクル(宮崎郡)	0985-85-6032

●究極の実績が物語るマイクロロン

エンジンの寿命を延ばし、部品の磨耗を防ぐとともに、燃料、オイルの消費量を減少させ、1度の処理で少なくとも数万Km効果を持続させるマイクロロン。米国連邦航空局等で採用されているのは、その絶大な効果の実証といえる。マイクロロンの性能と金属表面処理技術はマイクロロンだけが所有する高度な技術。ぜひ愛車にマイクロロンを処理していただき、常にベストの状態を持続していただきたい。

新製品

Microlon XA

航空機エンジン用に開発され、さらに改良を加えたマイクロロンXAの効果

- 処理時間の大幅な短縮
- 防錆、防蝕効果の大幅増強
- マイクロロン被膜の耐熱性のさらなる強化

マイクロロンXA メタルトリートメントリキッド
16oz.:¥19,000　32oz.:¥35,000

Microlon

マイクロロン7つの効果

●一度の処理で極めて長い期間効果を持続します。●エンジンの寿命を延ばし、部品の摩耗を防ぎます。●オーバーヒートを予防します。●圧縮力を増強させ、パワーアップします。●エンジン騒音を防ぎ、回転を滑らかにします。●燃料、オイルの消費を減少させ、オイル寿命を大幅に長持ちさせます。●新しいエンジンには予防的に、古いエンジンには治療的に効果を発揮します。

マイクロロン メタルトリートメントリキッド
8oz.：¥6,000　16oz.：¥10,000
32oz.：¥18,000

●Microlon・MMC 日本総代理店
株式会社 **協和興材** 〒177-0052 東京都練馬区関町東 2-14-4
九州地区 マイクロロン西日本 〒805-0061 北九州市八幡東区西本町 2-2-4 TEL.093-671-7631
二輪総販売元 株式会社 モーターサイクルドクター須田 〒194-0003 東京都町田市小川 1527-2 TEL.0427-96-4121

●協和興材は、シェルアドバンスオイルの販売提携をしております。

発売1年半にしてこの製品数 スペシャルパーツを観覧する

ここでは、ピストン／カムシャフトなどのエンジン系
ショックユニット、ホイールなどの車体まわり
レース専用部品、はたまた遊び心のある小物まで
あらゆるアフターマーケットパーツを集めて
各ブロックごとに見渡してみる

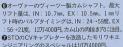
Special Parts on parade

キャブレターを含む吸気系と、カム、ピストンなどのエンジン内パーツ

VTR1000F用パーツ観覧の第1ブロックは、エンジン関係と吸気系のパーツである。まずピストンは、STDボアの98㎜（98×66㎜、995.7cc）を変更せずに、9.4：1という低めの圧縮比のみを高めるハイコンプタイプが主流だ。

カムシャフトは、モリワキ、ヨシムラから、オーストラリアのヴィーツー製などもある。吸気系では、モリワキのスペシャルキャブレターをはじめ、STDの大径48㎜CVの改造用パーツが豊富に揃うが、FCR、TMRなどの強制開閉キャブレターのキットも間もなく登場するだろう。そのほか、レースを前提としたクロスミッションやイグナイター、ストリート用のリミッターをカットする電気系パーツなどもある。

絶対数としてはこれより多くのアフターマーケットパーツを持つ車種は少なくないが、国内販売後1年半という期間を考えれば充分豊富といえるだろう。これらのパーツは、レース専用品の一部を除けば公道での使用も可能だ。

❶モリワキエンジニアリング☎0593-82-4500製ピストン。φ98㎜、圧縮比は11.6：1。5万円。
❷テラオカレーシングシステム☎0726-41-5035が販売するJE製の鍛造ピストン。φ98㎜、圧縮比は11.0：1。価格は6万5600円。また、輸出仕様に面取りなどを施したカムシャフトは3万6000円。
❸オーヴァーレーシングプロジェクト☎0593-79-0037が取り扱うヴィーツー製ピストン。φ98㎜、圧縮比は12.0：1。価格は8万6000円。
❹ヨシムラジャパン☎0120-36-3196のステージ1カムシャフト：6万6000円。最大リフト量はIN：10.7(10.0)㎜、EX：10.7(10.0)㎜。1㎜リフト時のバルブタイミングはIN：17(20)→53(45)、EX：55（50）→15（15）度（カッコ内STD）。
❺モリワキエンジニアリングのステージ1カムシャフトは4万8000円。ステージ2：5万2000円は、専用バルブスプリング：2万8000円が必要。バルタイ（カッコ内ST-2）は、IN：22（30）→53(60)、EX：53(50)→16(25)度で、最大リフト量はIN：10.3(11.1)㎜、EX：10.1(10.5)㎜。モリワキにはこれら以外にも多数の製品がある。
❻オーヴァーのヴィーツー製カムシャフト。最大リフト量は、IN：10.7㎜、EX：10.5㎜。1㎜リフト時のバルブタイミングは、IN：24→59度、EX：56→21度。12万4000円。カム山の肉抜き穴に注目。
❼STDのCVキャブレターを改造したモリワキエンジニアリングのスペシャルは10万4000円。
❽❾モトバム☎03-3831-4265が販売するレース用セッティングキット。バキュームピストン×2、JN×4、SJ×4、MJ×26個のセットで2万9000円。
❿レース用イグナイターは4万9500円。進角のステップが細かく、無論、速度リミッターはない。
⓫アドバンテージ☎06-412-6145の180km／hでの速度リミッターをカットする製品。8800円。
⓬クロスミッションは12万6000円。減速比は1速から、2.285、1.812、1.500、1.272、1.125、1.000となる（STDは1速から、2.733、1.812、1.428、1.206、1.080、0.961）。
■⑧⑨⑩⑫は、モトバムの製品だが、同様の機能を持つレース用パーツを、モリワキエンジニアリング、ハルクプロ☎042-566-3851、テクニカルスポーツ☎0593-78-1455、オートショップスガハラ☎03-3914-7500などでも販売している。

ほかに、レディバードパーツ☎0727-54-3671には、エリオンレーシングが開発してJEが製造したピストン（φ98㎜、圧縮比11.0：1）：11万円があり、SOHCエンジニアリング☎0462-44-1166の鍛造ピストンには、ボア98.5㎜（1006cc）と98.0㎜の2種（圧縮比はどちらも12.0：1）が揃う。また、モトリベルティ☎06-576-0277のダイノジェットキット：1万8000円（ステージ1）や、K＆Nのエアフィルターなど吸気系の製品も多い。

エグゾーストシステムおよびスリップオンサイレンサー

❶アクティブ☎05617-2-7011が取り扱うスロベニアはアクラポヴィッチの製品。写真はストリート用のSPで、φ115mmの真円サイレンサーは、いぶし銀風のチタン製。φ45mmのエキパイにはステンレスを使用する。価格は22万6000円。付属部品を含んだ実測重量は6.8kg。この製品を含め、サイレンサーはすべてストレート構造だ。

❷スーパーバイクレースに対応する最上位機種のエヴォリューションは、楕円(12×9cm)チタンサイレンサー(管長は47cm。SPは50cm)を採用する。エキパイの一部にチタンを使用し、付属部品を含んだ実測重量は6.1kgと軽量だ。31万円。同製のVTR1000F用には、①と②の中間ともいえるSPレーシング：24万4000円がある。

❸アクラポヴィッチの集合部を裏側から見る。前後気筒のエキパイが集合するうえに、同社が〝クロスオーバー〟と呼ぶ細めの連結パイプが後方気筒側のエキパイに設けられているのが特徴で、その造りは大変凝っている。同じ形式のエンジン(TL1000Sやドゥカティ用など)でも車種によってまったく異なる取り回しがされる。

❹ベビーフェイス☎0721-24-8882のエグゾーストシステム。焼き色や溶接跡も美しい手曲げのφ43mmステンレスエキパイに、φ110mm×55cmのカーボンサイレンサーを組み合わせて、価格は17万5000円。付属部品を含む実測重量は6.2kg。サイレンサーはアップタイプだが、タンデムステップを移動するステーが付属する。集合部の形状は、一度完全に集合してから分岐するSTDタイプに分類できるが、STDはX字型、この製品ではK字型に集合している。

❺モトバム☎03-3831-4265の〝コルサ〟エグゾーストシステム。φ45mmのステンレスエキパイに、φ110mm×47cmのカーボンサイレンサーを組み合わせて、価格は16万円。同社が取り扱うキャブレターセッティングパーツとイグナイターに合うという。付属部品を含んだ実測重量は8.0kg。前後気筒のエキパイがX字型に接触する部分に穴を開けて集合させる。この方式を採用するメーカーも多い。

出力特性に影響することはいうまでもなく、マシーンのイメージをも大きく変えてくれる排気系は、モディファイの最初に選択されることも多い。さて、VTR1000F用のラインアップを調べてみると、レース用のエグゾーストシステムから、手軽に装着できるスリップオンサイレンサーまでが豊富に揃っており、人気機種であることが改めて感じられる。またVTR1000F用とて、ステンレスエキパイ、カーボンサイレンサーが主流であることに変わりはないが、アルミやチタン製、楕円断面はもとより、テールカウルまで跳ね上がったアップタイプのサイレンサーを持つ製品も珍しくない。

エグゾーストシステムの集合部は、各メーカーとも一度集合してから2本のサイレンサーへと分岐する2-1-2方式を採用するが、製品ごとに形状が異なっていることに気づく。4気筒車の4-1や4-2-1ほどの違いはないものの、その特徴をざっと分類すれば、前後気筒のエキパイが一点で完全に集合してから枝分かれするSTDタイプ、エキパイどうしが接触する程度に集合するタイプ、バイパスパイプを持つタイプ、の3種になり、これも出力特性に違いを生む一因だ。また、スリップオンサイレンサーは全製品の約半数を占め、STDエキパイの高い完成度をうかがうこともできる。

なお、VTR1000Fに採用されるカートリッジ式オイルフィルターは、車体中心からオフセットしたエンジン前面に設置されるので、エグゾーストシステムを替えても、フィルターの交換に困ることはない。全製品の平均的な価格は、スリップオンタイプが約10万円、エグゾーストシステムなら約16万円といったところだ。

❻ヨシムラジャパン☎0120-36-3196のスリップオンサイクロンは、低中回転域の特性を向上させるためにテーパー形状のパイプを使用。サイレンサーとは専用トルクスボルト5本で結合されている。材質は、アルミ：9万8000円(6.2kg、以下の重量は左右セット)、カーボン：12万8000円(5.6kg)の2種。どちらもJMCA認定品。

❼松本エンジニアリング☎08514-2-0479が取り扱うツーブラザーズレーシングの製品。左は真円カーボンサイレンサーのアップタイプ：14万4000円(4.4kg)で、右は楕円断面のカーボン：13万5000円(4.9kg)。そのほか、アップタイプの楕円アルミなど、エグゾーストシステムと合わせて全20種(9万6000〜20万2000円)が揃う。

❽スーパービルドマキシマム☎042-934-3615の製品は7万円(4.9kg)。サイレンサーはアルミで、テーパー形状のステンレスパイプとスプリングで結合される。テーパー部の最小径は4.5cm、最大約8cm、これが出力特性に与える影響は大きいようだ。チタンエキパイ＋カーボンサイレンサーのEX.システム：23万円など全4製品がある。

現在発売されているエグゾーストシステムとスリップオンマフラー

EXHAUST SYSTEM

●アドバンテージ☎06-412-6145 —— Sus+Tl/16.5
●ウィズミープロフェッショナルレーシング☎03-5838-7397 —— Sus+Car/18.5
●エイミングスポーツ☎075-551-3488 —— Sus+Car/15.9
●SP忠男☎03-3845-2009 —— Sus+Car/16.8
●オーヴァーレーシングプロジェクト☎0593-79-0037 — レース Sus+Car/16.5
ストリート Sus+Car/16.5
●サンセイレーシング※❶ —— Sus+Al/14.0
●シークレットスピード☎0722-96-4833 —— Sus+Car/16.0
●タイラレーシング☎053-437-2125 —— Sus+Car/16.0
●チームアダチ☎06-841-9586 —— レース Sus+楕円Kev/16.8
ストリート Sus+楕円Kev/15.8
●テクニカルスポーツ☎0593-78-1455 —— Ti+Car/未定
●テラオカレーシングシステム☎0726-41-5035 —— Sus+Kev/14.2
●テルミニョーニ※❷ —— Sus+Car/未定
●ノジマエンジニアリング☎0593-78-3505 —— Sus+Car/16.0
●ハルクプロ☎042-566-3851 —— Sus+Kev/17.0
●ビーズサプライ☎0724-53-1610 —— Sus+Car/15.5
●ブルーライトニング☎03-3763-5437 —— Sus+Car/14.8
●マイクロン※❸ —— Sus+Al/11.5
Sus+Car/13.9
●モリワキエンジニアリング☎0593-82-4500 —— Ti+Tl/16.0
アップ/STDタイプ、サイレンサー素材の組み合わせで全6種
●ヤマモトレーシング☎0595-24-6632 —— Sus+Kev/13.5

SLIP ON SILENCER

●アウテックス☎0724-37-7722 —— (アップタイプは+6000円) Sus+Car/12.1
●アドバンテージ☎06-412-6145 —— Sus+Tl/11.0
●エグテック☎0729-95-4300 —— (アップタイプは+6000円) Sus+Car/ 9.2
●エトスデザイン☎078-928-6644 —— Sus+Car/ 9.8
●エリオンレーシング※❹ —— Sus+Tl/15.9
Sus+Al/12.00
●エンデュランス☎0492-22-7770 —— Sus+Car/13.8
●オーヴァーレーシングプロジェクト —— レース Sus+Car/10.5
ストリート Sus+Car/10.5
●オートショップスガハラ☎03-3914-7500 —— STDタイプ Sus+Car/ 9.8
アップタイプ Sus+Car/10.9
●カーカー※❸ —— Sus+Al/ 8.0
Sus+Car/12.0
●カラーズインターナショナル☎0427-36-7427 —— Sus+Car/11.8
Sus+Al/11.0
●城北ホンダオート(Jha)☎03-3952-4004 —— Sus+Kev/ 9.8
●スーパートラップ※❺ —— Sus+Sus/ 8.5
●ステンチューン※❻ —— Sus+Sus/ 9.8
Sus+Car/13.20
●ティグクラフトジャパン☎0593-70-1665 —— レース Sus+Car/ 9.5
ストリート Sus+Car/ 9.3
●テクニカルスポーツ —— Ti+Car/未定
●テックサーフ☎0722-66-1768 —— Sus+Kev/10.8
●デビル※❼ —— Sus+Al/13.5
Sus+Car/15.0
●テルミニョーニ※❷ —— Sus+Car/13.8
●バンス&ハインズ※❽ —— Sus+Al/10.0
Sus+Car/15.9
●ベガスポーツ☎06-791-2627 —— Sus+Car/ 9.8
Sus+Kev/ 9.8
●マイクロン※❸ —— Sus+Al/ 9.6
Sus+Car/11.5
●モトスター※❾ —— Sus+Kev/ 9.9
●レーザー※❿ —— Sus+楕円Car/12.5

■メーカー名の後ろに※印をつけた製品の各問い合わせ先は、❶ダックスコーポレーション☎0726-53-0299、❷ガルーダ☎0427-36-2725、❸モトリベルティ☎06-576-0277、❹ウィズミープロフェッショナルレーシング☎03-5838-7397、❺プロト☎0566-36-0456、❻ハネホンMQC☎03-3744-0052、❼デビルテクニカ☎06-543-6545、❽ミハラスペシャリティー☎0462-32-6666、❾サインハウス☎03-3702-5050、❿大都☎03-3843-6426(VTR1000F用の排気系各製品は、調査を締め切った10月半ば以降にも続々と生み出されていることを付記する)。

■表中の素材表記は、ステンレス：Sus、アルミ：Al、カーボン：Car、カーボンケブラー：Kev。〝+〟記号の前者がエキパイ、後者がサイレンサーを示す。最後の価格は単位を万円とした。エグゾーストシステムのエキパイは、各社とも基本的に2-1-2集合方式を採用し、サイレンサーはすべて両側2本出しである。なお、アップタイプでもタンデムステップを装着するためのステーを付属するメーカーが多い。

■上で写真とともに解説した7製品は、本表には含んでいない。

トップブリッジおよび三ツ叉

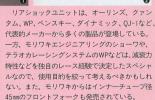
❶エヌプロジェクト☎045-853-1185のアルミ削り出しトップブリッジは、銀または黒アルマイト仕上げのどちらも2万3800円。ボルトを含んだ実測重量は600g。また、ステムナット：1500円には、金、黒、銀の3色が揃っている。
❷アドバンテージ☎06-412-6145の製品はチタンボルトが付属して3万5000円。750g。
■ほかにも、サイトウエンジニアリング☎0593-83-1410（3万円）や城北ホンダオート（3万3000円）の製品がある。
❸モリワキエンジニアリングの上下セットは、同社のオリジナルφ45mmフロントフォーク専用品で、オフセットは27mm（STDは35mm）。11万円。キーシリンダーの取り付けには加工が必要だ。
❹クラブエフ☎0995-66-5200の製品は、STDフォークにボルトオンで装着できる。実測重量は1.6kg。価格は15万4000円。フォーク径やオフセットなどはSTDの数値だが、各種オーダー製作も可能だ。トップブリッジのみは4万8000円。

精密な機械加工で削り出されたアルミ製トップブリッジは、軽量化への貢献だけでなく、視覚的効果の高いパーツである。イグニッションキーを差すたびにほくそえむもまたよし、だ。

さらに、アンダーブラケットとステムシャフトを含む全体を換装するなら、フロントまわりの剛性を高めたり、車体ディメンションを変更してマシーンの性格を変えることもできる。オフセット値を減らしたモリワキのレース用があるほか、クラブエフではフロントフォーク径などの注文に応じたオリジナルの製作も受け付けている。

リアショックユニットとフロントフォーク

❶テラオカレーシングシステムオリジナルのレース用WP：14万7000円。
❷モリワキエンジニアリングとショーワの共同開発品：15万円。
❸モリワキオリジナルのフルアジャスタブルφ45mmフロントフォークと専用アクスルシャフト：16万円。
■以下はリアショックユニットのラインアップがあるメーカーと問い合わせ先。オーリンズ（ラボ・カロッツェリア☎0120-81-1113）、WP(ダブルエム☎0729-61-1888)、クァンタム（クァンタムレーシングサスペンション☎0550-82-5010）、QJ-1（ブルーポイント☎03-3931-7881）、ペンスキー（スクーデリアオクムラ☎052-902-3095）、ダイナミック(トガシエンジニアリング☎03-3774-4497)。ほかには、アクティブのハイパープロ製スプリング：3万2000円（前後セット）などがある。

リアショックユニットは、オーリンズ、クァンタム、WP、ペンスキー、ダイナミック、QJ-1など、代表的メーカーから多くの製品が登場している。一方、モリワキエンジニアリングのショーワや、テラオカレーシングシステムのWPなどは、減衰力特性などを独自のレース経験で決定したスペシャルなので、使用目的を絞って考えるべきかもしれない。また、モリワキからはインナーチューブ径45mmのフロントフォークも発売されている。

STDスイングアームの補強など

ここで取り上げたのはSTDスイングアームの補強だけだが、オーダーによるオリジナル製品を得意とするショップも多い。また、モリワキエンジニアリングとテラオカレーシングシステムでは、スイングアームに合わせてフレーム補強もメニュー化している。

❶テラオカレーシングシステムのスイングアーム加工は持ち込みで3万円。ムクの棒材を断面内に通して溶接することでも剛性を上げている。
❷スーパービルドマキシマムの補強方法は、スイングアームの上側に補強材を溶接するタイプ。加工費はスイングアーム持ち込みで6万5000円。
■モリワキエンジニアリングでは、STDスイングアームの補強を5万5000円で行うほか、ストリートとレース用があるフレーム補強：14万円もある。

軽量アルミ／マグホイール

❶アクティブが取り扱うダイマグの2ピースタイプ。マグネシウムスポークにアルミリムを組み合わせている。F：3.50×17、R：5.50×17の前後セットで22万円。色は写真の黒と、赤、白、緑の計4色ある。また、オールマグネシウムの中空タイプは、同サイズで29万9000円。
❷モリワキエンジニアリングのスペシャルマルケジーニは、F：3.50×17、R：6.00×17がそれぞれ15万円。リアには扇型として容量を拡大したホイールダンパーを装備して、Vツインのバックトルクに対応する。専用のホイールカラーも付属。
■そのほか、代表的なホイールメーカーから対応製品がリリースされている。サイズは、フロント：3.50×17、リア：5.50／6.00×17としているところがほとんどである。以下の価格は前後セットを記す（特記なき場合はマグネシウム製）。ドゥオーモ5本スポーク：25万8000円（ラボ・カロッツェリア☎0120-81-1113）、マルケジーニ5本スポーク：28万8000円（ジーラ☎0561-52-4500）、PVM6本スポーク：37万5000円、3本スポーク：37万5000円、アルミ製3本スポーク：35万5000円（タイムカンパニー☎045-624-3711）、マービック5本スポーク：25万7000円（ガルーダ☎0427-36-2725）。ハイポイント☎0485-62-2556の6本スポークアルミ鍛造ホイールは15万8000円（詳しくはP.87を参照されたし）。

マグネシウム製品を主流とするアフターマーケットホイールの分野でも、マービック、PVMなど、いくつかのメーカーからラインアップが出揃っている。ここでは、ちょっと変わった製品として、マグネシウムスポークとアルミのリムを組み合わせて価格を抑えたダイマグ製2ピースタイプと、ハブダンパーの容量を増やしたモリワキのスペシャルマルケジーニの外観を見ていただこう。

ボルトオン6ピストンブレーキシステム

写真はアドバンテージが発売するボルトオンキット。純正部品の流用により価格を抑え、φ320mmディスク、ニッシン6ピストンキャリパー、ブレーキパッド、キャリパーブラケットを含んで14万円。また、クラブエフからは、AP製（CP4466）6ピストンキャリパー、カーボンブレーキパッド、キャリパーブラケット、φ320mmオリジナルディスクのセットが33万1600円で販売されている。どちらもSTDとは異なるブレーキ能力とタッチが味わえるはずだ。

φ296mmのダブルディスクに対向式異径4ピストンキャリパーを装備するSTDブレーキの性能に不足はないが、ハイスペックを求めるのも人情であり、換装するなら6ピストンキャリパーという人もいるだろう。ブレーキは、ディスク／キャリパーともに互換性の高い機能パーツなので、ブラケットなどを製作して他車用の製品を流用することも難しくないが、ここでは6ピストンキャリパーとブレーキディスクのボルトオンキットを紹介しよう。

アッパーカウルからフェンダーまで、公道／レース用を含む外装パーツ

❶エーテック☎0720-83-8333の製品はすべて公道で使用可能。アンダーカウルは、FRP：2万9000円／カーボン：4万3000円。フロントフェンダーは、カーボン：2万4000円／カーボンケブラー：2万6000円。サイドポートは、左右セットでFRP：7000円／カーボン：1万4000円。リアフェンダーは1万5000～2万7000円で各素材あり。
❷ダックスコーポレーション☎0726-53-0299が扱うコワースレーシングプロジェクト製品も同様。一部を除いてカーボンとFRP製（黒または白ゲルコート）が用意される。FRP製アッパーカウル：3万6000円（レース用：3万5000円）。尾灯付きのテールカウルはカーボン製で6万円。タンデムシートカバーは、カーボン：1万3500円／FRP：1万1000円。アンダーカウルはカーボン：3万7000円／FRP：2万7800円で、底面穴なしタイプも同価格。フロントフェンダー（リアも同価格）は、カーボン：2万3500円／FRP：1万4000円。
❸レディバードパーツ☎0727-54-3671のFRP製品は、1枚のクロスが大きめ。アッパーカウル：6万6000円、シートカウル：4万6000円はレース用だが、アンダーカウル：5万8000円は公道でもO.K.
❹テラオカレーシングシステム☎0726-41-5035は、FRP製アッパーカウルを3万6000円、同シートカウルを3万3000円で販売する。
❺エトスデザイン☎078-928-6644のFRP製アッパーカウルは3万6000円、同シートカウルは3万3000円で発売している。
❻❼スーパービルドマキシマム☎042-934-3615の製品は、FRP製の白ゲルコート仕上げ。アッパーカウル：4万5000円、シートカウル：3万5000円、アンダーカウル：3万5000円。8ℓのアルミインナータンクとFRP製カバーのセット：9万円も用意されている。
❽❾マジカルレーシング☎0729-63-7036。FRP製アッパーカウル：3万6000円、同シートカウル：3万3000円。アンダーカウルはFRP製：2万8000円／カーボン：3万8000円。段付きスクリーンは1万7000円（スモークは1000円増し）。前後フェンダーもある。
❿モリワキエンジニアリング☎0593-82-4500の公道用カーボン製アンダーカウルは3万8000円。レース用カーボン外装一式も揃う。
⓫松本エンジニアリング☎08514-2-0479が取り扱うツーブラザーズレーシング製のアンダーカウルは、各色塗装済みで5万9000円。

このブロックでは外装パーツを紹介しよう。ハーフカウル仕様ともいえるSTDのVTR1000Fが、アンダーカウルを装着することで、そのイメージをがらりと変えてしまうことがよくおわかりになるだろう。さらに、アンダーカウルの形状が若干異なるだけでも、別機種のように見えてくるから不思議なものである。

まず、公道用のカウル類を多く製作しているショップに、エーテックとコワースレーシングプロジェクトが挙げられる。エーテック製品では、クランクケースまで覆う、まったく形状の異なるフルカウルが特徴的。コワースのテールランプ付きシートカウルは、車体後部のシルエットをぐっとシャープにしてくれる。　またレーシングカウルのみを製作しているショップも多いのだが、アンダーカウルはほとんどの製品が公道でも使えるので選択の幅は広い。カーボン製ならば重量増も微々たるものだ。カラーリングも楽しめる部分だが、⑩のモリワキ車のようにカーボン地をそのまま生かすのもよく似合っている。人により好みは分かれるだろうが（STDが一番という意見も含めて）、おすすめできるモディファイのひとつである。

カウル類とともにスクリーンを交換したいという人には、スクリーンクラフト☎045-591-7388、ゼログラビティ（アクティブ☎05617-2-7011調べ）をはじめとした、各メーカーの製品が続々と登場している。

ハンドルアップスペーサーとハンドルバー

可変機構を持たない日本製オートバイのライディングポジションは、1000ccのスポーツモデルともなれば、小柄な体型の人には少々きついこともあるだろう。また、そうでなくともロングランに使用するにはハンドルがもう少し高いほうが適することも多い。VTR1000Fはハンドルバーの垂れ角がきつめとの声もある。ライディングポジションを変更するハンドルまわりの製品を紹介しよう。

❶アクティブのハンドルアップスペーサーは、3／4／6㎜の3種類のプレートを組み合わせることで、3～13㎜まで、全7段階の高さを選べる。価格は1万3800円。
❷SP忠男☎03-3845-2009製は、13㎜アップ。価格は1万4800円。P.26にあるように、これらの製品の取り付けはいたって簡単だ。
❸モリワキエンジニアリングでは2種のハンドルバーを用意。写真は、φ45㎜の同社オリジナルフロントフォーク用（垂れ角7度。STDは10度）：2万円だが、STDフォーク用もあり（垂れ角3度）、こちらは1万9800円である。
■テラオカレーシングシステムのハンドルバーは、垂れ角0度で2万2000円。同社のレーサー用ラインアップだが、STDのスイッチ類が使え、公道でも使用可能。

位置可変式多し、ステップキット

ハンドル、シートと三角関係を結び、ライディングポジションを決定するステップ。ほとんどの製品がアルミ削り出しによって製作され、ステップバーの可変機構を備えている製品も多い。今回は、同機種用であるのに、各ショップによってまちまちな移動幅に注目してみた。右のキャプションで、ショップ名／価格の次に現れるカッコ内数字により、ステップバー可変の移動幅を示している。一例を示すと、（＋10／＋10）は（後方10㎜、上方10㎜）を、（－10／－10）は（前方10㎜／下方10㎜）を表す。多少見づらいとは思うが、ライディングポジション選択のお役に立てば幸いである。

❶テラオカレーシングシステムのステップは5万9000円。（－10／＋25）～（＋10／＋40）の4段階可変式。色は独特なチタンゴールド。
❷クラブエフ☎0995-66-5200の製品は7万9000円。（－15／＋10）と（－15／＋20）の2段階。
■オーヴァーレーシングプロジェクト☎0593-79-0037：6万円（＋10／＋10）～（＋20／＋20）の4段階。モリワキエンジニアリング：6万8000円（0／＋27）～（＋12／＋39）の4段階。コワースレーシングプロジェクト：3万4000円（＋25／＋35）。ダブルアールズ（ダックスコーポレーション）：4万5000円（＋10／＋5）～（＋20／＋10）の3段階。城北ホンダオート☎0429-45-7750：6万5000円（＋15／＋25）。マッククレーン（城東オートセンター☎06-974-1845）：4万7000円（＋25／＋35）。サイトウエンジニアリング☎0593-83-1410：6万2000円（＋20／＋30）。ミクニレーシングデベロップメント☎0736-25-0250：6万5000円（＋15／＋35）～（＋25／＋45）の4段階。テクニカルスポーツ☎0593-78-1455：7万8000円（0／0）～（＋12／＋12）の4段階。

ステアリングダンパーキット

VTR1000F用のステアリングダンパーキットとして発売されている製品の代表的な装着位置には、トップブリッジ上に付くドゥカティ916タイプと、カウルサイドに設置される2タイプが挙げられる。レース用としてリリースされる製品にはアッパーカウル内に収まるものがあるが、ヘッドライトなどと干渉して公道用には使えないこともあるので用途によって選択されたし。

❶アクティブが取り扱うハイパープロのステアリングダンパーセットは、トップブリッジ上に付くドゥカティ916タイプ。減衰力調整が可能な本体とフィッティングパーツのセットで4万9800円。
❷プロト☎0566-36-0456が販売するブラケットは車体右のフレームに装着するタイプで8500円。ダンパー本体は、8段階の減衰力調整と166㎜のストロークを持ち、リザーバータンクも付いたジーラインツーリング：2万4000円を推奨する。写真の金色のほか、チタングレー、黒もある。
■テクノワークス☎0726-24-9080のオーリンズ用ブラケット：2万5000円のほか、ハルクプロ☎042-566-3851からはWPのキットが発売される予定。

オイルクーラー／ラジエター

STDエンジンならば、ラジエター／オイルクーラーなどの冷却系に不満が出ることはないだろうが、ハイコンプピストンやカムシャフトを組み込むなどのチューニングアップを施せば、やはり考えたい部分となる。いじりづらいサイドラジエターに手をつけるより、コア数3段と少々心もとないSTDオイルクーラーを、より多段なコアを持つキットに換装するのが第一歩か。

❶プロトオリジナルのラウンドオイルクーラー。写真は9段だが、VTR1000F用は5段の専用品。表面積はSTDの約4倍になるという。フィッティングホースと取り付け部品が付いて5万5000円。
❷アクティブが取り扱うアールズ製のオイルクーラーキットは5万円。10段コアを使用する。
■ほかの製品を紹介すると、チームアダチ☎06-841-9586の10段ラウンドオイルクーラーキットが6万8000円。また、モリワキエンジニアリングでは、STDのオイルクーラー位置に取り付けて左右のラジエターと連結するセンターラジエター：5万2000円と、クランクケース前面に設置するオイルクーラーキット：7万5000円を用意している。

カーボン製小物ほかのドレスアップパーツと、これまでのまとめ

さて、いよいよ最後となったが、調査を進めてみると、我々の予想を大幅に上回る数のパーツが存在することに気づいた。そこで、直接の性能向上に関係ないパーツで締めくくるという当初の計画を変更して、ここはなんでもありの総まとめブロックとした。

装飾関係からあげれば、カラフルなフロントフォークのプリロードアジャスターから、ステップに付くカーボン製ヒールガード、フェンダーレスキット、車体まわりならばスプロケットやチェーン、車高調整キット、ブレーキパッドやステンメッシュのブレーキホースも各社の製品が揃い、大型パーツになればレース用の24ℓアルミタンクもある。そして、取材に応じてくれたメーカーのいくつかからは、開発中の製品があるという情報も入手しており、パーツの増殖が現在も進行中であることに間違いはなさそうだ。

森脇さんを筆頭に多くのチューナーが車体を徹底的にモディファイ、130hpオーバーの出力とともに、スーパーバイクで戦うほどの速さを誇るVTR1000Fを製作する一方で、大排気量90度Vツインのパルスを感じながら、のんびり走るVTR1000Fもある。この車種が、これほど両極端の人々に求められていることに驚くと同時に、だからこそ数々のパーツが生み出されているのだろうと思った。（狩野政俊）

❶プレジャー☎052-804-7373のブランド〝ラジアルビット〟製カーボンフレームガード：2万4000円。熱くなったフレームから足を守るだけでなく、外観にも変化を与えてくれるユニークなパーツである。FRP製の黒ゲルコート仕上げは1万6000円、銀塗装仕上げは1万9000円。
❷城北ホンダオート☎0429-45-7750のカーボン風メーターパネルは1万2800円。
❸ケイズ☎048-297-9930が販売するフルスケール280km／hの速度計は2万円。輸出仕様の純正品。
■最後に、ドレスアップも兼ねる実用製品各種を。コルビンシート（プロト調べ）：4万8500円。アクティブの小物入れ付きフェンダーレスキット：1万9800円。コワースレーシングプロジェクトのフォークスタビライザー：1万2800円。

Fire Storm on the Circuit

イベントレースで大活躍するVTRレーサーズ

1000ccのホンダ製Vツインは、プロよりもむしろアマチュアレーサーに歓迎され
各地のサーキットでは早くもツインレースの一大勢力となっている
本誌が取材した'98年のレースに限っても、非常に多くの車両が走っていた

Photos : Teruyuki Hirano and Tetsuya Sasaki

VTR1000Fことファイアーストームの登場時にホンダは、〝あくまでストリートで楽しめるスポーツモデルという主旨で造り上げたので、レースに使うにしてもMTレベルまで、スーパーバイクに打って出ることはありません〟というようにコメントしていた気がする。

それは本音か、それとも同じケルンショーでデビューしていた、当時量産Vツインスポーツとしては最も高いパワーを誇っていたスズキの燃料噴射モデル、TL1000Sを意識しての発言だったのか。あるいは世界のトップカテゴリーを走る4サイクルはやはりV4、というホンダのかたくなな思いがあったのかどうか…。

いずれにしても、'97〜98年のサーキットに目を向けると、VTRが全日本からサンデーレースまで数多く走っている。特に後者の人気カテゴリーであるモディファイドツイン（MT）やノーマルツイン（NT）では、グリッドの半数以上を占めることも少なくない。スペックだけを比べるとTLに分があるようにも思えるし、事実、筑波のMTではケンツTL1000Sが優勝するなどトップクラスの速さをみせている。にもかかわらず、サーキットを走ろうとしたときにVTRを選択するライダーが圧倒的に多いのはなぜか。

VTRをスーパーバイクで走らせたモリワキ。MT-1仕様のコンプリート車を340万円で発売するなど注目を集めた。同社が販売しているカムシャフトやハイコンプピストンなどは、サンデーレーサーにも強い味方でもある。

理由の大きなひとつに、潜在的なホンダユーザーの存在がある。サンデーレースに参加する年齢層が高いことは周知のとおりだが、彼らは若いころに選手権を走っていたライダーであることが多い。RSやNSR250R、RC30などのホンダ製マシーンでレースをしていた人が今度はツインレースを走ろうとしたとき、昔のレース仲間、すなわち自分の育ったチームやショップに足を運ぶことは自然の流れだ。またプロスなどでサンデーレースを続けてきたライダーにとっても、VTRは待望のレーサーベース車だった。

そして、この車両には多くのホンダ系チームも注目した。燃料噴射やロータリーダンパーといった新しい機構を持つTLに対して、ピボットレスフレーム以外はコンベンショナルな構成をとったVTRがさほど手を加えなくてもライダー次第で上位を狙える速さを発揮したためである。決して鉄壁の布陣で勝ちを狙うような世界ではない。そんななかで、お金をかけずにレースを楽しめるという予感を、VTRは多くのライダーに与えたのだ。

夏の終わりに行われた〝もて耐〟にも多くのVTRレーサーが参戦。MT仕様で溝付きタイヤのエントラントはタイム的にも苦しい戦いを強いられていたが、スリック装着車は上位グループで活躍！

カラーリングがレーサーとしての雰囲気を出しているが、シャシーはまったくのSTD。だがTIではNT-1とMT-1でポール・トゥ・ウィンを果たすなど、ライダー次第でまだまだタイムが詰まることを示したD.Dボーイズ号。

結果的に多くのチームがそれぞれの手法でVTRレーサーを製作。母体であるショップなどからは多くのスペシャルパーツが発売された。またそれが、新たなVTRライダーを生み出したともいえる。今、このオートバイでレースに出ようと思ったら、それこそチューンアップの手法はいくらでもある。そしてスーパーバイクレベルまでパーツは用意されている。　（土方大助）

もてぎ7耐　チーム・サイクルサウンズ　決勝14位

BOTT ETクラス　モトバム・レオス　決勝7位

もてぎ7耐　チーム・イワキ　決勝28位

チームイワキ　写真はもて耐に参戦した車両。MTクラスに参戦する岩城滉一さんのマシーンをベースに、レギュレーションに準じてスリックタイヤ用のセッティングを施している。基本となっているのはモリワキのMTコンプリート車なのだが、フロントブレーキにはブレンボの最新レーシングキャリパーが装着されるなど、細部の仕様は若干変えてある。エンジンはハイコンプピストンで11.6：1まで高められた圧縮比やオーバーラップの大きなST-2カムシャフト、各部の加工などによって140ps以上を発揮、プライベートチームのスーパーバイクマシーンに匹敵するトップスピードを発揮する。

チェイスモーターサイクル　代表の上杉さんが所有するMT-1レーサー。エンジンはSTDの国内仕様だが、オリジナル排気システム（16万5000円）とFCRφ39㎜キャブを装着。FCRは豊富なセッティングパーツでセットアップが容易なので選択したが、市販品はインシュレーターへの接続アダプターが長いために、短縮化が行われた。車体は、ダンパー調整可能な'97年型CBR900RRのフロントフォークとエリオンレーシング製ステムの組み合わせと、バフ仕上げのフレームが特徴的。マルケジーニホイールなどで軽量化を図る。

アクティブ　もて耐でも活躍したこの車の注目点は、なんといっても前後に装着されたダイマグのカーボンホイールだ。エンジンにはヨシムラのST-1カムシャフトを組み込み、TDMRφ40㎜キャブレターを装着。エグゾーストシステムはスーパーバイクで多くのファクトリーチームが採用するアクラポヴィッチで、出力は130psをオーバーするという。フロントフォークにはハイパープロスプリングが組み込まれる。TIサーキットで行われるモトルネッサンスではMT以外に最速クラスのウルトラNKにも参戦し、上位入賞を果たした。

テラオカレーシングシステム　モトルネMT-1クラスに参戦し、毎回上位入賞を果たしているマシーンだ。そのレース活動で得た豊富なノウハウを基に開発したパーツを組み込んだMT-1コンプリート車を、169万円という安い価格で販売もしている。そのメニューは、エンジンが鍛造ハイコンプピストンやカムシャフトの組み込み、エグゾーストシステムの装着と吸気系のセットアップ。車体はWPリアショックの装着およびフロントフォークのモディファイ、スイングアームの補強、FRP外装パーツの装着などである。さらにクロモリ製のアクスルシャフトなど、オプションも多数用意されている。

夏のモトルネ　NT-1／MT-1　エトスデザインD.Dボーイズ　決勝1位

BOTT MTクラス　アズテック所沢＆ブルーアイズ　決勝4位

BOTT MTクラス　レーシングチーム・ハニービー　決勝3位

もてぎ7耐　TNSB梅島　決勝33位

もてぎ7耐　アクティブ＆シャボン玉　決勝19位

もてぎ7耐　RT小鉄 with K.P.M.　決勝20位

もてぎ7耐　居酒屋二輪館ライディングモード　決勝18位

BOTT MTクラス　RC30＆ブルーアイズ　決勝11位

モリワキVTRの2シーズン

レーシングフィールドでVTR1000Fの利点をアピールし続けてきたモリワキ
それはコストパフォーマンスの高さとライダー育成に適したハンドリングである
2シーズンが経過した今、森脇さんにこれまでの成果を聞いてみた

Photos : Teruyuki Hirano and Yasuo Sato

「この前、海外の雑誌からどうしても取材させてほしいという要請があったので、ウチのクルマをイギリスに持ち込んでイギリスのサーキットで試乗テストを行ったんですよ。そうしたら〝この出力と操安性は、本当にストリートバイクから生まれたものなのか！〞と、絶賛してくれました。うれしかったですねぇ」

のっけから森脇さんの喜びの声をお伝えしてしまったが、シングル／ツインレースの盛んなヨーロッパでモリワキVTR1000Fレーサーが高い評価を受けたのは、デビュー当時から同社に注目し、'98年4月号でこれを取材した我々にとってもうれしいニュースだった。

市販モデルの登場時からVTRの持つ素性に注目し、スーパーバイクレーサーの製作に着手。'97年6月の全日本（鈴鹿200km）で初参戦を果たして以来、トップレーシングの世界でVTRの可能性を追求してきた森脇さんとモリワキエンジニアリングの活躍は、多くの人が知るところだ。鈴鹿サーキットで2分12秒台、筑波サーキットでは59秒台をマークする実力（4大ワークスマシーンの2～3秒落ち）は、今なおVTRレーサー最速である。そして森脇さん自身も'97、98年シーズンを精力的に、かつ楽しく過ごしたという。

「それはもう面白かったですよ。あんなにコーナリング速度が上げられて、将来の世界グランプリとかに結びつくような操安性がいろいろ発見できたり学習できるクルマはないですからね、すごく勉強になりました。でも、まだ完璧というわけではなくて、まだ車体関係でやってみたいことがVTRではいっぱいあるんです」

森脇さんがVTRを高く評価する理由のひとつに、ピボットレスフレームとVツインエンジンが生み出す、リア主体のハンドリング特性が挙げられる。この点については4月号のインタビューでも触れているが、ライダーの技術向上にVTRは最適なのだそうだ。

「今のバイクはフロントタイヤを主体とする走りなので、それに合った乗り方ができる人が有利に立っていくような状況でしたが、リア主体で走る人も世の中にはたくさんいるはずなんですよ（一般のライダーを含めて）。だからVTRという新しい道具が出たことによって、そういう人の中からトップを走る人が出現する可能性が出てきたわけです。それにリアで回しながら走るほうが楽に高い速度でコーナリングができるので、フロント主体のバイクから乗り換えると、自分の限界点がずいぶん上がったのがわかるはずです。加えてVTRでは異常が出たときに体で感じやすくてその限界がわかりやすいので、レースで走っていても、その手前で乗っていればまず大丈夫となるんですよ。

BOTTではドゥカティ・コルサとモリワキVTRが激しく先頭を争った。

ただ、そこからもっと上のレベルで走らせようとしても、車体を深くバンクさせたところでマフラーが擦ってどうにもならなくなるわけです。じゃあどうするかというと、浅いバンク角で速く回るようなカタチに持っていくしかない。そのためにはアクセルをたくさん開けてリアをスライドさせながら回るという走り方が必要なんですよ。VTRはリアタイヤでコントロールしているからそういったトライができるし、失敗しても何とか立ち直すことができるから練習になる。そうして新しいテクニックが身についていくんです。で、そういう乗り方が身についた人がRC45とかYZFとかに乗ると、ビュッと走らせてしまうんですよ。VTRを速く走らせるほうが難しいですから。結局ライダーが速くないと、パワーだけあってもある程度から上にはいけないですから。だから自分としては、今後いかに速いバイクが出てきたとしても、それに乗るための技術を磨くために、やっぱりVTRは必要だと思います」

もちろん、RC45のようにレースを前提として造られていないストリートバイクのVTRをいきなりスーパーバイクで走らせるには、レースに必要な部品をいちから開発する必要があった。だがそれはモリワキが昔から得意とするところであり、生まれ変わったマシーンの戦闘力の高さは冒頭で紹介したとおりだ。

「やっぱり、基本的にバイクにポテンシャルがあるということですよ。特に排気量が1000ccのVツインとい

同じくBOTT。惜しくも破れた新井選手（左）だが、内容には満足げ。

'98年4月号で撮影した、MT-1コンプリートにNTTモリワキカラーの外装を載せた車両。鈴鹿サーキットで2分13秒台は確実というこの仕様は340万円で市販され、これまでに6台がユーザーの手に渡っているとのこと。

うのがよかったですね。今までは4気筒ばかりやっていて、こんな大きな2気筒は初めてでしたから、ベンチで回しても最初はドドドドッって発動機みたいで、こんなのエンジンじゃないぞって(笑い)。7000rpmぐらいでも自分の感覚ではまだエンジンの音がしなくて、それで8000を超えて9000rpmぐらいになると連続音に変わってくるので、〝オーッ、エンジンの音がするなぁ〟って。それでこのエンジンの何がいいかというと、トルクが10kg-m以上あるために、たとえ130psぐらいでも150psの並列4気筒に匹敵するぐらいのタイムで走れてしまうことです。結局、機械で測ったトルクが10kg-mだとしても、2気筒は常に爆発している4気筒とは違ってドカーンと爆発したら後は遊んでいることになるから、次に爆発するときまで10kg-mをキープするためには、1回の爆発で極端に言えば12kg-mぐらい出ていることになりますね。このようにクランクを回すためのエネルギーの使い方がまったく異質なので、同じ出力を出す必要がないと。そういう意味合いもあってVツインが面白いと思ったんですよ。回転を上げなくても走れるということは、そのぶんコストをかけなくてもよくなるので、ホントに安くできる。今までの努力は何だったかなというぐらい(笑い)。

車体のほうでポイントになるのは、やはりリアショ

16歳のオーストラリアン、アンソニーはVTRで飛躍的に成長した。

ックをどう動かすかでしょう。特にウチで使っているショーワは製品として素晴らしい出来だから、MT-1仕様にもこれを付けないとアカンやろなぁと思って標準にしてしまいました。それと荷重がかかったときの姿勢とか位置関係は大事ですね。VTRはフロントが軽くて不安になるから、どうしても前を下げてフロント荷重を増やすセッティングになってしまいます。ライダーもそのほうが旋回しやすいから無理はありませんが、しばらく走るとそれに慣れてしまって、自分が遅くなっているのにそれでいいと思ってしまうんですよ。それでギャップを拾うとフレーム剛性がないうえに前が重いから、今度は振れが止まらない。だから例えばウチのクルマに乗せると、アンダーが出るとか乗りにくいといいながらもタイムがポンッと出るんですよ。まあ車体の構造が4気筒と違うから、そういう走り方をしないとタイムが出にくいという面はありますから。自分なんかは重心位置に近いエンジンを直に押しているという構成にメリットを感じるので、好きですね」

8耐に続き、もてぎ7耐にも出場。予選3番手からのスタートだったが、トラブルが発生し4位に終わる。

惜しくも8耐では予想外のアクシデントに悩まされて2年とも満足な結果は得られなかったものの、タイム的には鈴鹿で目標としている2分10秒台に着実に近づいている。第二のクロスビー、ガードナーとしてグランプリライダーを目指す若きライダー、アンソニー・ウェストもVTRで成長しつつあり、もてぎ7耐ではそのアンソニー選手と筑波のBOTTでドゥカティと激しいトップ争いを演じた新井秀也選手がペアを組んで4位で完走するなど、'98年のモリワキVTRは充分な成果を残してきた。

「16歳のアンソニーはどんどん成長していますよ。彼はもうVTRに乗りたくてしようがないみたいで、筑波(BOTT)の予選ではマシーンが暴れて振り落とされそうになっても、ケロッとして次の周にベストタイムを出してますからね。'99年も走らせるつもりですし、他にも3人ほどオーストラリアから連れてきて、テストしようかなと思っています。もて耐はマシーンがアンソニーが乗っている市販仕様そのままだったので、タイム的にはあれぐらいじゃないですか。クラッチが初日から調子悪かったから、しかたないですね」

最後に、モリワキVTRの'99年シーズンを聞いてみた。勝つためにコストをかけたスペシャルバージョンが誕生するのか、あるいは現在の延長としてステージ3仕様コンプリート車の開発が行われるのか?

「それがね、コストをかけたスペシャルを造るのは難しいんですよ。いちばんのネックはスーパーバイクのレギュレーションで、フルカウルを装着して最高速を伸ばそうにも、あれが足かせになってシルエットすら変えられないんです。かといってXフォーミュラでは買い取り規定があるので、自由度はあってもコストがかけられないわけです。だから今のところVTRの進む道はスーパーバイクじゃなくて、各地のツインレースになるでしょうね。そのために、もう少しグレードの高いパーツを開発して市販していこうと思います」

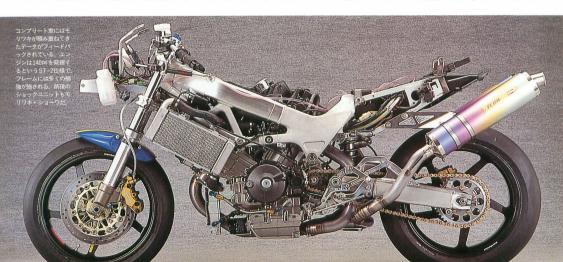
少し残念だが、コメントにもあるように今後も開発は続けられるとのこと。そこでひとつ聞いてみたいのは、森脇さんがタイムアップを狙ってワークスNSR250のようにスイングアームピボットをフレーム側から支持することを検討しているのかということだ。

「ヨーロッパのチームには、新しいCBR600Fのようにフレームにプレートを付けてピボットを外から押さえるようにしているところもありますよ。私ですか?外付けピボットについては結論が出ていませんから、なんとも言えませんね。メーカーではいろいろなものを先行してテストしているでしょうが、ウチはまだそこまで進んでないので(笑い)、もうちょっと今の形を煮詰めないと。フレームやスイングアームの役割とか分担がどうなのかということをもう少しシビアに分析したうえで、今後どうするかを決めたいと思っています。その結果、最終的にはああなるのかもしれませんけど、それがどういう段階で、どういうつもりであの形になるのかが、今のところは見えないです。

自分としては、何がどうなってどういう理由でそれが必要なのかがはっきりとわからないことには、やってても面白くないんですね。タイムが出たからそれがいいというのではなくて、とにかく理論づけて、その中で何があったのかということを知りたいんです。いずれにしても、この2シーズンはVTRで久々に面白いチューニングをさせてもらいました。これを出してくれたホンダには感謝しています」(まとめ:佐々木)

コンプリート車にはモリワキが積み重ねてきたデータがフィードバックされている。エンジンは140psを発揮するというST-2仕様で、フレームには多くの補強が施される。前後のショックユニットもモリワキ・ショーワだ。

レーシングVTRの光と影 丸山 浩のリポート

**モリワキのマシーンが注目を浴びるレーシングVTR1000Fだが
全日本や8耐には関東のコンストラクターも参戦している
モトバムとハルクプロは、丸山 浩を開発ライダーに起用して
試行錯誤を繰り返しながら徐々にマシーンを煮詰めてきた
はたしてVTRはどれだけの可能性を秘めているのか?
'97、98年とホンダ製Vツインを走らせた彼のリポートである**

*Photos : Osamu Kidachi (Vega International),
Kyoichi Nakamura and Tetsuya Sasaki*

ドゥカティとVTR1000F

〝ホンダ系４気筒〟の印象が強い僕こと丸山ではあるが、Ｖツインとのつきあいもけっこう古い。初めてＶツインにまたがったのは'89年のBOTTで、これは４サイクルでの初レースでもあった。マシーンはドゥカティ空冷パンタ系エンジンをスポンドンのアルミツインチューブフレームに搭載したマニアックなものだったが、それまで乗っていたホンダの市販レーサーRS250と比べるとピークパワーがつかみづらいことやスプロケットを２～３T変えてもタイムに変化がないこと、そしてあの独特な排気音などに戸惑いを感じていた。

次に乗ったのはスーパーバイクでも速かった水冷４バルブの888レーサー。これで全日本の筑波ラウンドに出場してほしいという依頼があり、もちろんチャレンジ精神旺盛の僕は即OK。そして888がめっぽう速いことに驚くことになる。特に最終コーナーの飛び込みは、その前のバックストレートで追いつけなかったワークスRVFが、〝どうしてこんなに遅いのかなぁ〟と感じるほどだった。その理由には卓越したハンドリングが挙げられる。車重の軽さ、重心の位置、全幅の狭さ、エンジンの慣性マスなど、Ｖツインにはハンドリングを向上させる要素がたくさん備わっているが、なかでも旋回性の高さは素晴らしい。888の場合、コーナーに入ろうとしてバンクさせていったときにはすでに旋回が始まっているために、速度を落とさなくてもインにつくことが可能となる。だから深いバンク角も一瞬しか使わなくてすみ、マシーンを起こしながらスロットルを開けていけるのである。

このシーズン、僕はトッププライベートチームのRC30も走らせていたが、２台のハンドリングは極めて対照的だった。だが、それ以後ドゥカティでレースをする機会はなかった。

時は流れて'96年の末、輸出仕様のVTR1000Fが初めてプレス向けに公開された。場所は鈴鹿サーキット。クランク横置きＶツインの後端にスイングアームピボットを設けているのは前述のドゥカティと同じで、排気量も現在のスーパーバイクレギュレーションにぴったり合致しているから、レース参戦は絶対に視野に入っていたはずと思われた。

しかし説明によると、スーパーバイクレベルでのベースマシーンとしては造られていないとのこと。実際に乗ってみると本当によく曲がるし速いしで、けっこう楽しめたのだが、確かに開発者の言うとおりレースレベルで考えるとシャシー剛性の弱さをすでに露呈していた。鈴鹿のＳ字コーナーをバイクなりの速度でスーッときれいに走るぶんには、前述のドゥカティと同じく寝かした時点ですでに旋回が始まる特性によってよく曲がるのだが、ハードに走ろうとして急激に力を加えると、途端に車体がブルブルっとするのが888とは大きく異なる点だった。

さすがにサーキット走行中に破綻をきたすことはなかったが、ホンダが新しく造った1000ccのＶツインだからさぞかしスゴイのだろうという試乗前の期待感が、試乗後にやや薄らいだのは事実である（あくまでもレースのベースマシーンとしての見方だが…）。

翌年の全日本にはコンストラクターのトップを切ってモリワキがVTRで参戦を開始したが、さすがのモリワキでも開発にはかなり苦戦しているようで、開発スタッフの話が本当であったことを確信した。ストリートレベルではＶツインの楽しさが味わえ、そこそこ速い。しかし、ある程度タイムを出そうとすると途端に難しくなる。VTRはそんなマシーンなのだと悟った。

2年連続してVTRで8耐に出場

そんな動きを横目で見ていた'97年、何と僕にVTRレーサー造りのテストライダーとして声がかかった。コンストラクターは、僕が250ccでレースを始めたころからお世話になっているモトバム。そして、いきなり鈴鹿８耐にするのだという（モトバムとしても８耐参戦は数年ぶりとなる）。なぜVTRなのか。理由は簡単、レーサーとして面白そうな素材だったからだ。そのポテンシャルは未知数だが、それをうまく引き出してある程度の結果を残すことのほうが、RC45に莫大な費用をつぎ込んで上位を狙うよりもコンストラクターとしてやりがいがあることは、僕にもよくわかる。それに最初は多少の苦労があったとしても、それはノウハウとして今後の活動にも生きてくるはずだ。

僕の担当は足まわりが中心。ふだんからビッグバイクでレースを続けている丸山に乗せておけば、どんなバイクでもそれなりのタイムを出すだろう、という目論見がモトバムにあったかなかったかは、定かではないが…。リザルト的にはペアライダーの転倒が響いて決勝48位だったが、そこに至るまでの間に、充分８耐レーサーとしての素質を感じることができた。

続く'98年の８耐には、モトバムと親交の深いハルクプロから参戦。このチームは全日本GP125／250ccクラスで多くのライダーを育成するトッププライベーターとして活躍していて、モトバムと同様にチームのことやマシーンのことなど、僕もずいぶん協力してもらっている。しかしそれだけ長い経験を持つハルクプロも、まったく自分のチームだけでの鈴鹿８耐は初挑戦であり、そんなときにライダーとして起用してもらえるのはうれしいかぎりだった。予選は通過させるのがやっとだったが、決勝ではタイヤ交換回数を減らして

VTR1000Fで初のレースとなった'97年８耐は、モトバムからのエントリーで総合50位。（Photo：O.K.）

〝Fコンセプト〟に基づいてVTRが採用したピボットレスフレームは一般走行では良質なハンドリングを実現するが、高い荷重がかかるレースの場では、それを受け止めるシャシーのモディファイが必要となってくる。

'98年8耐はハルクプロのVTRで総合18位に入る。(Photo：O.K.)

2時間ごとに行うといった本田監督の作戦が当たり(現在の8耐は1時間ごとのスプリントレースであり、通常はライダー交代と補給、タイヤ交換をピットインごとに行う)、ツイン勢最上位、スーパーバイククラス15位（総合18位）という上々の結果だった。

このように、VTRに乗って2年連続して8耐を走ったことは、僕にとっても非常に貴重な経験となった。そこで、ここでは誌面をお借りして、VTRをトップレーシングスピードで走らせたときのメリットとデメリットについて皆さんにお伝えしたいと思う。もちろん以下の内容はあくまでVTRの開発意図そのものを含めた構成などに起因するものであり、チューンアップによるものでないことを、あらかじめ断っておく。

4気筒勢を上回るコーナリング

やはりコーナリングの速度がめっぽう速いというのは、VTRの最大の美点だろう。直線はエンジン出力が高まった'98年でも決して速くはなかったが、その遅れをコーナーで取り返していたといっていい。では鈴鹿の場合、どこでタイムを詰めているのかというと、それはS字コーナーであり、ここでの速さは目を見張るほどだった。確かにストリートレベルでの乗りやすさを考慮しているため車体の絶対的な剛性および剛性感は少なく、一定のレベルを超えると振られ出す。が、その領域を超えないような走りならとにかく速かった。これは888で経験したものと同質のものだ。

これに90度Vツインの不等間隔爆発が生み出すトラクションのよさが加わり、同じタイヤを装着するRC45と比べても、アクセルを開けてからの進み方が断然違うのだ。RC45の場合は深いバンク角を思い切り使い、そこで向きを変えて立ち上がっていくのだが、シャープでパワフルなV4のパワー特性によって、クリッピングポイントを過ぎてアクセルを開ける場面になってすら、タイヤがグリップを失ってスライドしてしまうためにアクセルが開けづらい。そこへいくとVTRはコーナへの進入スピードが速く、バンクさせるとスッとフロントに舵角がついて、素早くコーナリングが終了する。しかもクリップを過ぎたらどんどんアクセルが開けられるので、結果的にコーナリングスピードは4気筒マシーンよりも速くなる。もしRC45がVTRと同スピードでコーナーに進入した場合、重くて曲がらないか、寝かせたとしても旋回力が出ないだろう。こうしてVTRはタイム的に同レベルの4気筒車に、鈴鹿の3コーナーからダンロップコーナーまでの区間で軽く追いついてしまえるほど速く、また走らせている本人も攻めることに酔いしれることができたのだ。

ドゥカティは'98年もWSBのチャンピオンを獲得。(Photo：K.N.)

Vツインのトラクション性能のよさにはタイヤの摩耗度を減らすという効果もあるようで、これがハルクプロの作戦を生み出すきっかけとなった。第一ライダーの山口選手が先に走ったあと、僕がそのタイヤのままもう1時間走り切るというわけだ。またハンドリングが軽快なために、切り返しで使う力がRC45よりはるかに少なくですむのも耐久では利点となった。

車体の振れとの戦い

次にデメリットの説明に入るが、まさしく8耐ではみんながこれを克服するために必死だったといっていい。それは〝車体の振れ〟である。さっきVTRの長所がコーナリングの速さにあると書いたが、これは一定の範囲の中の話であって、そこから外れると車体が振られるためにスロットルをコントロールしなければならず、その結果タイムが伸び悩んでしまうのだ。皆さんの中には、振られるぐらいが攻めている実感があっていいとおっしゃる人もいるだろうが、こいつの振られ具合というのは次元が異なる。我慢できる程度なら、レースなのだから悩んだりしない。しかし、いったん振れが出てしまうと、本当に振り落とされそうになるほどマシーンが暴れ出すのだ。それでもスロットルを戻さないまま次のコーナーまでに懸命に振れを止めようとして、いろいろな方法を試みているのである。

その原因についてはいろいろな要因が考えられるが、ひとつ確実にいえるのは、駆動力や姿勢の変化などで、車体にかかる荷重が急激に変わったときに起こるということだ。冗談ではなくてシフトアップやシフトダウンでも振れが起こるから、鈴鹿のダンロップコーナー後半で寝かせたままシフトアップするようなところは最悪。シフトアップした瞬間に車体がブルブルブルッときて、あとは振り落とされないようにしてアウトいっぱいまで膨らんでいくという状態だ。S字でVTRが速いのは、ここだと振れが出にくいからでもある。さらに、セッティングが決まらないうちはタイヤのグリップ力に負けてストレートでも振れが出ていた。これ

'98 NSR250
ホンダのワークスマシーンNSR250も'98年にモデルチェンジを行い、クランクケース後端にスイングアームピボットが与えられたが、こちらはドゥカティのようにフレーム側にもピボットを設けて剛性を高めているのが特徴。このため、VTRでこの方式を試してみたいという意見もある。

全日本初参戦となった9月20日の第7戦筑波では、車体の振れに悩まされながらも1分00秒424で予選通過（26位）。決勝では20位となった。

は弱いフレームにハイグリップのワイドタイヤを装着したカスタム車にもいえることでもある。

もちろん車体の振れを解消するために、フレームの補強を行ったうえで、マシーンの姿勢を前下がりから後ろ下がりまで、サスペンションのセッティングもあらゆるものを試してみた。しかし、長年レースをやってきたショップがこれほどいろいろやっても消えないということは、やはりもっと根本的な部分に原因があるというのが現時点での結論である。NSR250のような外付けスイングアームピボット構造にするのも、あるいは有効な方法かもしれない。ここで再度タイヤの話をすると、足まわりのセットアップを煮詰めていったところ、そこそこ振られにくいセッティングを発見。それじゃあ一発タイムを出してみようかとタイヤを新品にしたとたん、振れが再発してしまったのである。何のことはない、タイヤのグリップが落ちたことで振れが修まっていただけだったのだ。これもセッティングが振れに影響ないという証明で、思わず予選でも本気で中古タイヤを履こうかと考えてしまった。例のピット作戦も、こういった理由があったのだ。より速いタイムを出しているのに振れないモリワキVTRは、きっとそのあたりを改善しているにちがいない。

そうなると、ライダーとしてはいかに振れが発生しないポイントを探りながら乗るかが大事な仕事となってくる。というよりも、そうやって乗らないと振り落とされてしまうといったほうが適切か。旋回中は普通の姿勢を取るが、立ち上がりではハンドルを握る手の力をできるだけ抜いて、極端にリアに荷重をかけるようにする。しかも車体への急激な入力は禁物なので、切り返しでは最初にかけていた荷重を反対側にそっと移しながら後ろにも移動と、けっこう大変。それでいていざ振られたときは体を前に戻し、ハンドルとニーグリップでマシーンを必死に押さえなければいけないのだ。でも、いろいろ工夫して乗るというのは、程度の差こそあるがVTRでサーキットを走るうえでは重要なことで、考えながら乗れば、筑波なら1分02秒台までは車体の振れでどうにもならないことはないはずだ。

'98年の8耐終了後、僕はハルクプロの本田社長から筑波で行われる全日本スーパーバイクでも走ってみないかと言われ、それをOKした。非力でもよく曲がるマシーンなら筑波でポイントを取れると、ハルクプロも僕ももくろんでいたのだが、これがまったく反対。鈴鹿のときよりも振れが悪化してしまった。これもモディファイの内容が裏目に出たわけではなく、コースに原因がある。VTRがどんな場面で振られるかを思い起こしてみると、アクセル全開から一気に閉じたときや全閉状態から即全開にしたとき、それとサスペンションの奥を使うような場合などだ。鈴鹿にはこれらが当てはまる場所は意外に少なく、現にアクセルを微調整しながら抜けるＳ字コーナーでは振られていない。

しかし筑波は極端な話、全コーナーが全閉と全開、前後サスもフルボトムの繰り返しで、振られる要因だらけなのだ。ドゥカティと同様に最終コーナーの入り口はVTRも得意とするところではあるが、立ち上がりからメインストレートで振られてしまうので帳消しとなってしまう。インフィールドでも同じことがいえた。結局、予選26番手、決勝のリザルトは20位だった。

全日本後のハルクプロVTR。低中速コーナーにおける旋回性の高さを伸ばしながら高荷重域時での車体の弱さを克服するために、エンジン（ピボット）周辺の剛性は高く、そこから離れるにしたがって徐々に落としていくような車体バランスを狙ったという。フロントフォークはCBR900RR用がベースで、リアショックはWP。エンジンはハイコンプピストンやSTDキャブ＋ラム圧吸気などによって130psオーバー。

VTRのMTレーサー製作に着手

現在、ウィズミー・プロフェッショナルレーシングのガレージには1台のVTRがある。これに手を加えてレースを走らせようというのだ。全日本参戦用ではない。あくまでも公道用の溝付きタイヤを使用するモディファイドツイン（MT）がターゲットである。極限まで速くしようとしたら、それこそ996SPSよりも高くなってしまうので、それは無意味だ。僕の予想では、筑波で1分02秒台を狙えるようにするぐらいなら比較的低予算でいけるはずである。テーマは〝そのまま公道を走れるMTレーサー〟。エンジンはクロスミッションやハイコンプピストンなどを組み込み、最終的には8耐仕様並みのパワーを発揮させながらセルは付けたままにしておく。車体もタイヤが公道用のためにフレームに負担がかかりにくく、VTRのネックである振れが誘発されにくいことから、最初はSTDフレームのままサスセッティングだけでどこまでタイムが出るのか見極め、ライダーであるウチのチーム員の成長に合わせて必要があれば補強などを加えていこうと思っている（最終的には僕がチェックするつもりだが）。大事な予算は、車両込みで350万円前後を予定している。

ふだんはパラ4ばかり（いやCB-FやCB1000／1300SF、CBR900RR、XXばかりといったほうが正しいか）のウチのガレージに、VTR1000Fが鎮座している。もしVTRでレースに参加してみたいと考えている人がいたら、気軽に遊びに来てほしい。マシーン造りの方向性など協力できる部分はいっぱいある。また、パーツも随時開発してゆくつもりだ。その第一弾としてエグゾーストシステムをリリースすることになったが、ここ2年間テストを行ってきた成果が詰まっているので、そのあたりを理解して使っていただければ幸いだ。

VTRは確かにイベントレースクラスを走るには可能性を秘めた一台ということができる。その潜在能力を引き出し多くの人に楽しんでもらうのが我々レーシングショップの仕事であり、醍醐味でもある。そういった意味でもトップレベルのレースをVTRで走った経験は大きい。両チームには感謝したい。　（丸山　浩）

MTレースに参戦予定のウィズミーVTRと丸山さん。ベースは'99年型の輸出仕様で、現在はオリジナルエグゾーストシステムを装着。近々、丸山流のレース用セットアップを紹介できるだろう。

スポーツライディングを極める。

2WAYアッパーベンチレーション

走行風の導入とシールド内の熱気を排出する2つの機能を両立。

ハイパーD.L.V.システム

SHOEI独自の2層構造ライナーは、体感できるベンチ性能を実現。

ボーテックスベンチレーション

走行風による高い負圧効果を利用して内部の熱気を抜き去る。

ブレスチャンバーシステム

帽体下端部に発生する負圧を利用し呼吸による湿気を排出。

より速く、より華麗に走る。

X-8R SPORT GROOVE

レーシングスピリット。

宮崎 敦モデル新登場!!

ホワイト　ブラック　ライトシルバー　ディープシルバー　キャンディアップルレッド　マゼンダブルー　TC-1　TC-2　TC-3

■X-8R 38,000円　■X-8R·SPIRAL 45,000円

●帽体：新素材（超高強力・高弾性率繊維）＆ファイバーグラスH.L.構造●規格：スネルM95、JIS規格C種、MFJ公認 ●サイズ：XS（53～54cm　プレーンカラーのみ）、S（55～56cm）、M（57～58cm）、L（59～60cm）、XL（61～62cm）●付属：ブレスガード[X-8R専用オプション＆リペアパーツ]●センターパッド：2,800円 ●チークパッド：4,800円●チンストラップカバー：800円●ブレスガード：1,500円●内装セット（センターパッド、チークパッド、チンストラップカバー）：8,000円　※内装はサイズをご確認の上ご購入ください。

TC-1　TC-1

■X-8R· KATO 48,000円　■X-8R·FLUSH 48,000円

※写真はX-8Rです。

Q.R.I.Pシステム

手軽に全てを取り外すことの出来る内装は、クリーニングはもちろん、万が一の際の救命救急にも対応。（SHOEIエマージェンシーコンセプト）

Q.R.S.B.システム

簡単、確実なシールドの脱着を可能にし、装着、洗浄の際の面倒な操作を一切解消。

高速クルージングを極める。

より長く、より快適に走る。

Z-CRUZ T-BLOW SYSTEM

エアロパフォーマンス。

エアスタビライザー風洞実験

エアロフォルムを極めた形状は、CL値で従来比約30%も向上。

Tブローベンチレーション

走行風の導入とシールド内の熱気を排出する2つの機能を両立。

エアスタビライザー

ヘルメット内部の熱気を抜き去るとともに空力特性を向上。

テールブローフィン

ネック部の走行風の巻き込みや乱気流を整え、排気効率をアップ。

ホワイト　ブラック　ウォームグレーメタリック　アンスラサイトメタリック　ワインレッド　TC-1　TC-6　TC-1　TC-4

■Z-CRUZ 35,000円　■Z-CRUZ·X-ROAD 40,000円　■Z-CRUZ·APEX 40,000円

●構造：新素材（超高強力・高弾性率繊維）＆ファイバーグラスH.L.構造●規格：JIS規格C種、MFJ公認●サイズ：S（55～56cm）、M（57～58cm）、L（59～60cm）、XL（61～62cm）●付属：ブレスガード[Z-CRUZ専用オプション＆リペアパーツ]●Z-CRUZセンターパッド：2,500円●チークパッド：4,500円●チンストラップカバー：800円●ブレスガード：1,000円●SP IIチンカーテン：1,000円　※内装はサイズをご確認の上ご購入ください。

人間性能。HUMAN SPEC

[X-8R/Z-CRUZ共通オプション＆リペアパーツ]　●CX-1シールド：ソフトスモーク標準装備、クリアー、スモーク、ダークスモーク、別売各3,800円　●CX-1スモークミラーシールド：ブルー、オレンジ、シルバー、グリーン／イエロー、ファイヤーオレンジ、パープル、各7,800円※価格はメーカー希望小売価格です（税抜）。（このほかにもX-8RおよびZ-CRUZには、専用のオプション＆リペアパーツがあります。詳しくは、下記までお問い合せ下さい）●ヘルメットのあごひもはしっかり締めましょう。●安全確保のため改造しないでください。●カタログご希望の方は郵便切手120円を添えて本社までお送りください。●製品は改良のため予告なく仕様変更することがあります。●部品、修理、その他ご要望ご質問等は最寄りの支店サービス課までお問い合わせください。

SHOEI 本社・東京支店／〒110-0005 東京都台東区上野 5-8-5 CP10ビル7F　☎(03)5688-5185　大阪支店　☎(06)387-8123

■インターネットでもご覧になれます。http://www.shoeihelmet.co.jp

VTRを造った人

プロジェクトリーダーに聞く 誕生・発売からこれまで

'97年3月号でVTR1000F技術陣に対するインタビューはすでに行っているが、もう一度改めて聞いてみたいこの1年半の出来事を踏まえたうえでそれをすればよりVTRの核心に迫れるはずだ。というわけで我々は朝霞研究所に生みの親である齋藤さんを訪れたのである

Photos : Teruyuki Hirano

真の狙いは一般公道でもレース参戦の裾野拡大も考えていました

VTR1000Fは昨今の大排気量車の中にあって、ちょっと異彩を放っている。まず車体が違う。近年のスポーツバイクはフロントまわり重視の傾向が強まっているというのに、VTRは昔のようにリアが主体。そしてアフターマーケットパーツの豊富さ。発売から2年もたたないうちにこれだけの数が登場するなんて、最近のバイクでは本当に珍しい。それらのせいか、VTRは販売予定台数を大きく上回る売れ行きをみせている。

VTRのプロジェクトリーダーを務めたのは、朝霞研究所・第2設計ブロックチーフエンジニアの齋藤直行さん。本誌はこれまでに齋藤さんに2度のインタビューを行っている。一度目はVTRについての話を他の開発陣も交えてうかがった'97年3月号、二度目は好評連載の〝技術者の横顔〟で、これは先月号。〝とにかくバイクが大好き〟、齋藤さんはそういう人だ。2輪について語り出したら止まらない。今どき、メーカで働く人といえどもこれだけバイクを愛する人は珍しい。

早速質問に移ろう。世間では好評を得たVTRだが、齋藤さんの自己採点としてはどうなのだろう。

齋藤：「いちから造ったバイクは初めてだったんで、まあ初体験としては、自分を誉めてやってもいいかなと思います。ようやく奥さんの了承をもらったんで、そろそろ注文しようっていうところなんです。自分で造ったバイクを自分が買いたいと思うようであれば、それは成功と考えていいんじゃないでしょうか」

次は発売からこれまでの話。国内での発売が海外より大幅に遅れたこと、また国内仕様を製作する際になされた変更点がVTRは実に数多いが、その理由は。

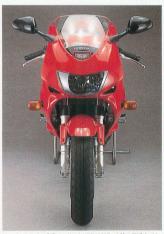
齋藤：「日本での立ち上がりが遅れた一番の理由は、海外仕様のままでは国内の騒音規制を通せないからです。まあ音の問題だけなら、吸排気の変更や、ファイナルをちょっと高くしただけでもいけるんですが、これだけでは納得のいく性能は得られない。それでいろいろやって、予想以上の手間がかかりました。国内仕様はリミッターが効く手前、そこまでを充分に、海外仕様以上に楽しめるバイクにしたかったんです」

'97〜98年中盤までのVTR1000F登録台数

	'97	'98
欧州	7954	4967
北米	1710	727
日本	2574	1321
年間合計	12238	7015
総合計	19253	

データは、欧州が'98年7月、北米・日本が'98年6月まで。また発売は、欧州・北米が'97年初頭、日本が'97年4月から。なお日本での登録台数には逆輸入車も含んでいる。国内仕様の台数は、'97年：1927台、'98年：894台。VTRの販売予定台数は2年間で1万6000台とされたいたから、すでにこの台数を上回っていることになる。

新製品にトラブル、そして改良はつきものだ。ホンダ初の大排気量90度Vツイン、さらに車体にも新しい試みが投入されたVTRに発売後の問題はなかったのか。

齋藤：「充分なテストのかいあって、大きな問題はありません。ただしコンセプト上、あまり気にしていなかったんですが、エンストするという声がお客さんからありました。これは主に海外仕様の話で、国内仕様では問題ないのですが。実は初の大型車がVTRという方が結構多いようなんです。一度かかったエンジンでも止まることがある、アクセルを急開すれば一瞬つかないこともある、そういうことが大型初心者には驚きだったようです。そこでフルパワー仕様はこれを改善するため、インシュレーター内径をわずかに絞り、キャブセッティングを変更しています」

Vツインらしく、非常にスリムなVTR1000F。2輪のデザインは、車体／エンジン設計とのかねあいで、開発中に変更されることが多いが、VTRでは可能なかぎりデザイナーの意向が取り入れられた。

発売から間もなく、VTRは各地のサーキットを走りだす。その姿は、クラブレースだけでなく、鈴鹿8耐やスーパーバイクといった大舞台でも見られた。

齋藤：「あくまでも真の狙いは一般公道を走って楽しいということでしたが、レース参戦の裾野拡大は開発目的のひとつでもありました。しかし全世界でこれほど多くの人が、VTRを使ってレースに出てくれるとは思いませんでした。本当にうれしいです」

エンジンの造りがあのZ1と同じですかそれはすごいなあ

例えば同時期に発売されたTL1000S、またCBR900RRやブラックバード、RC45あたりと比較すると、VTRのエンジンはずいぶん余裕があるようにみえる。

齋藤：「今のレベルまでくるとは思っていませんでしたが、いずれにせよレースに出る人がいるだろうとは思っていました。ですからある程度のパワーアップにも耐えられることは充分考慮しました。まあホンダのエンジンテストの条件をクリアしようとすれば、いずれにせよ頑丈なものにはなってしまいますよ」

時代はずいぶん異なるが、そういう過剰な耐久性、余裕のある設計は、カワサキZ1を思い出させる。

齋藤：「モリワキさんにもそう言われましたね。僕はすごくうれしかったです。あのZと同じですか…、それはすごいなと。昔、憧れていたものですから（笑）」

ただし、どうしてもエンジン前後長が伸びてしまう90度Vツイン。ホンダの技術をもってすれば、もっとコンパクトにすることはできたのではないか。

齋藤：「最初の段階でこのエンジンはいろんなことに使おうという考えがあったんです。もっとパワーを出すとか、もっとボアを広げるとか、そういう要求に応えられる造りにしたつもりです。それにFタイプだからっていうのもあります。RRなら限界近くまで切り詰めた設計もしますが、Fっていうのはそうじゃないんです。それからエンジンの大きさの問題ですが、これは決してエンジン屋がサボッていたわけではありません（笑）。小さくするために特殊な手法を取りたくなかったんです。普通の部品を普通に使いたかった。それでできるかぎり小さくしたつもりです」

普通の部品。しかし、ピボットレスフレームやサイドラジエターなど、車体面は特殊に思えるが。

齋藤：「ホンダの今までの流れからみるとそうかもしれませんが、それらの採用で構造が特別複雑になったということはありません。エンジンも車体も、とにかくシンプルにしたかったんです。ピボットレスフレームもサイドラジエターも、新奇性とか目新しさのためにやったわけじゃなくて、考えを煮詰めていったらこうなっただけなんです。発表時に広報から、〝このバイクのウリは？〟って聞かれたんですけど、VTRにはないんですよ。特殊なことは何もない。しかたがないからこのふたつを言ったんですが、それは手法であって、大げさにウリにするところではありません」

確かにVTRの構成はシンプルだ。外装の脱着も実に簡単だった。そういうところも意識したのだろうか。
齋藤：「もちろんしました。エンジンも車体も外装も電装もすべてシンプルに。設計者にはその概念を通してもらいました。軽く小さく、そしてシンプルにと。それはレース参戦時を考えてのことでもありました」

剛性が最適であれば ピボットレスじゃなくても よかったんです

では次はコンセプトの再確認をしてみよう。まずは〝快感の走り〟について。絶対性能の追求ではなく、Vツインの加速感や鼓動感をだれもが容易に楽しめることが掲げられたひとつ目の目標だった。
齋藤：「これはまずまずの味つけができたと思います。もっと強いキャラクターを与えることも技術的には充分可能でしたが、Fタイプの機種である以上、このくらいでよかったと思っています」
もっと強いキャラクターとはどんな味つけなのか。
齋藤：「例えば出力特性。淀みのないものが理想といわれていますが、もしかするとコブと谷がはっきりしているっていうのも面白いかもしれません。このへんはサジ加減が非常に難しいのですが、個人的にはそういうこともやってみたいです。それで安全に楽しく乗れればいいわけですから。でも初心者も乗ることを考えると、これはなかなか難しいですね」
ふたつ目の目標は、〝意のままの操縦感〟。少々乱暴な表現だが、90度Vツインという前後に長いエンジンで、優れた操縦性と安定性を両立させる（これは2輪車操安性能の永遠のテーマだという）ために採用されたのが、ピボットレスフレームだ。といっても、正直にいって、わかったようなわからないような。
齋藤：「90度Vツインは並列4気筒と比較するとクランクシャフトの回転による慣性力が、ヨー、ロール方向で少ないわけですから、軽快感は出しやすいんですが、エンジンの前後長が長い分ホイールベースも伸びてしまうため、旋回性能は必ずしも有利とはいえません。また構造上、前輪分布荷重も少ないわけですから、安定性の確保という面においても不利なんです」
前輪分布荷重が少ないと安定性が不足するっていうのはわかる。弓矢だって先端にオモリが付いていないと真っ直ぐ飛ばないし、4輪車でも前が重いFF車は直進安定性がいいというのが一般論だ。しかし旋回性においても前輪分布荷重はそんなに大事なのだろうか。
齋藤：「今のスーパースポーツは、ホイールベースの短さ、そして前輪の強力なパワーでコーナリングをこなしているんです。無理矢理といってはいいすぎですが、前輪に大きな仕事をさせて曲げているんです。今の並列4気筒の前輪分布荷重は51％くらい、一方VTRは約47％。走りだせばさらにこれが減ります。従来の並列4気筒スーパースポーツの手法を用いると、VTRは、曲がらないし、安定感もないバイクになってしまうんです。でもオフロード車を見てください。あれも47％くらいですが、操縦性は悪くない」
〝ピボットレス〟というとドゥカティを連想するが、〝ピボットを（フレームに加えて）エンジンに持つバイク〟ということになると、これは昔から多くのオフ車にも用いられている。ホンダはプロスやアフリカツインにもこれを採用している。それが車体に及ぼす影響、つまりスイングアームピボットまわりの剛性については、以前から研究が行われていたそうだ。
齋藤：「VTRの開発初期には、今までどおりのガチッとしたアルミフレームに、既存の狭角Vツインを積んでテストをしました。これはもう本当に曲がらなかった（笑）。ホイールベースが長くて前輪分布荷重が少ないし、やたらに剛性が高いから、うまくよれてもくれない。それでもう、ピボットプレートの部分をズバッと切ったんです。そしたらいきなり曲がるようになっちゃった。もちろんそのままじゃ安定性は全然ないんですけど、これは面白いと。操縦性が一気に変わったんです。べつにピボットレスじゃなくて、フレーム側にピボットがあってもいいんですよ。でもガチッとやるんじゃなくて、適度に抜いてやるんです」
つまり、前輪分布荷重の少ないバイクに、昨今のバイクのようにピボットまわりの剛性が高いフレームを与えてはいけないということなのだろうか。
齋藤：「簡単にいうとそういうことです。それはドゥカティに乗ってみてもわかるようです。あるときウチの熟練のテストライダーをドゥカティに乗せたんです。そしたら彼は、〝このバイク、ちょっと違うな〟と言うんです。尻の下で車体のネジレを感じると。まあ普通の人にはわからないレベルでですが」
VTRの車体の特徴は（たぶんドゥカティにもいえることだが）、ネジレの位置が並列4気筒スーパースポーツよりも後ろにあること、さらにはその特性を生かしてリア主体で曲がっていくということにあるようだ。では安定性のほうはどうやって解決したのだろう。

特殊な技法に頼ることをあえて廃し 正攻法で造られたパワーユニット

気筒どうしが発生する振動を理論上打ち消すことができ、バランサーも必要なく、2本のコンロッドを1本のピンで支持するので全幅も抑えられる90度Vツイン。ホンダは狭角Vツインで実績を持っていたが、前述の利点を考えて90度を選んだ。VTRのボア×ストロークは98×66mm（995.8cc）。この数値は、ドゥカティ996、TL1000Sと同じ。VTRの開発陣によると、1000ccクラスでレッドゾーンを10000rpm以上に設定すると、おのずとこのくらいの寸法になるのだという。
VTRに搭載されるDOHC4バルブ水冷90度Vツインの最高出力は110ps／9000rpm、最大トルクは9.9kg-m／7000rpm。近年の大排気量車と比較すると決して高くない数値だが、チューンアップによってはその数値が1.5倍ほどにもなる、大いなる可能性を秘めたエンジンである。
全体にオーソドックスな構成だが、特徴として挙げられるのがクランクケース。Vツインは軸配置の自由度から左右割りとされるのが普通だが、ホンダは上下割りを選んだ。理由は、ホンダのオリジナリティ（VF／VFR系、250ccのVTはすべて上下割り）、そして強度確保のため。上下割りならばシリンダーとアッパークランクケースを一体とし、つけ根部分の剛性を高くできるし、各軸をすべて合わせ面に配すれば、その部分はボルトで締めることになるので高い剛性を持たせることができる。これに加えて構造が簡素にできるし、整備性、さらには生産性もいいという。

写真のシリンダーヘッドは、左がTL1000Sで、右がVTR1000F。VTRはTLの1.5倍くらいの大きさにみえる。TLとVTRを比較してみるとほぼすべての面で、TLが即レース参戦可能と思えるコンパクトな造りなのに対し、VTRは余力ある設計がなされている。コンパクトであることが最良とされる現在の風潮だが、余力を持った大きさがあることは決して悪いことではない。こういう構成だからこそ、さまざまな人がVTRに興味を持ち、数多くのアフターマーケットパーツが発売されるようになったのだから。
気化器がキャブレターであるというのもVTRの人気の理由のひとつ。この点についても開発時には大いにもめたというが、最終的にはいろいろな使い方を考えると、現在では燃料噴射よりもキャブのほうが利点があるとの判断がなされた。ただし今後の排ガス規制によっては燃料噴射を採用する可能性もあるという。

最適なねじれ剛性を追求した結果、採用されたピボットレスフレーム

キャスター角：24°50'、トレール：97㎜、ホイールベース：1430㎜。ホイールベースがやや長い以外は、昨今のスポーツバイクとしては標準的な数値だが、90度Vツインというエンジンを搭載して、操安性と安定性を両立させるのは容易なことではなかった。ピボットレスフレームという従来の自社のバイクにはなかった手段を用いたホンダだが、もちろん、スイングアームを伸ばしたい、前輪分布荷重を増やしたいという、これまで培ってきたスーパースポーツの基本を踏襲したい気持ちはあったはずだ。VTRのスイングアームは495.5㎜。ロングスイングアームをうたうYZF-R1など576㎜もあるのだ。だがピボットがこの位置になければ、スイングアームはもっと短くなっていた。またサイドラジエターは、前輪分布荷重を稼ぐ、つまりエンジンを少しでも前に搭載するための採用なのである。

さてこのようにVTRを外装を外した姿にするのは、実に簡単だ。カウルを留めるボルトの数は非常に少なく、配線類もきれいにまとめられている。こういうところにまで気を使っているバイクは多くない。〝とにかくシンプルに〟という概念が全体に行き届いたおかげで、日常のメインテナンスも楽しくできる。

今年発売された新しいVFR（800cc）は、ホンダの市販車では、VTR1000F、VTR（250cc）に次ぐ、ピボットレスフレームの採用車。考えてみると4気筒といえどもVFRのエンジンは挟み角が90度のV型。前後長が並列4気筒より長くなるという条件はVTRと同じなのだから、VFRがこのフレームを採用したのは当然のことといえるだろう。さてVFRのフレームを前任モデルであるVFR750Fと比較すると、ただ単にスイングアームピボットプレート部分を外したのではなく、形状が大幅に変更されているのがわかる。メインパイプは同じ5角形の目の字断面ながら、サイズが80×30㎜→115×30㎜となり、併せて肉厚も変更されているし、エンジンハンガーもまったく形状が異なるものとなっている。またフレーム重量はVFR750Fに対して3.5kg軽くなったという。ピボットレスフレームには軽量化という利点もあるのだ。

VFR750F／RC36（'90〜97）

VFR（800）

齋藤：「スイングアームを伸ばせば安定性は出せますが、これはやりたくない。これを解決したのもピボットレスフレームです。駆動力をかけるとカウンターシャフトには、何トンというレベルのものすごい力がかかります。一般のフレームのピボットプレートがあんなにゴツい理由は主にそれなんです。ここの剛性が低いと、生じたネジレがヘッドパイプにまで伝わり、それが安定感不足となるわけです。エンジンにピボットがあると、この力はすべて重量物であるエンジンが受け止めます。そうするとヘッドパイプまでネジレが伝わらない。これで安定感を確保したんです。だから安定性、旋回性についてもそうなんですが、VTRの車体の成り立ちは従来の4気筒車とは異なるんです」

しかしそれではエンジンを相当頑丈なものにしなくてはならないのではないだろうか。

齋藤：「そんなことはありません。エンジンはだいたい60kgくらいのマスを持っていますから。もともと、大きく、重たいもの、そこに衝撃が入るんですからうまく緩和されるんです。もちろん、微妙な剛性、ハンドリングの味つけについては、エンジンハンガーまわりの肉のつけ方で調整しています」

ドライブスプロケット、スイングアームピボット、ドリブンスプロケットの3点の位置関係は操安性に大きな影響を及ぼす。このうちの前2点は通常、エンジン、フレームに、それぞれ装着される。大量生産車である以上、そこには設計値から微妙なズレが生じるわけだが、どちらもエンジンにあるVTRの場合、2点の位置を確実にし、さらにはアクセルの開閉によっても位置関係が変わらない（普通のフレームなら、アクセルを開けるとエンジンが後ろに引っ張られ、2点の距離が微妙に近づく）という利点があると思うのだが。

齋藤：「確かにそれはあります。他に生産性がいいという利点もあります。エンジンとリアまわりを先に組んで、後からフレームを乗せればいいわけですから」

ピボットレスフレームの話が長くなったが、この車体によって目指した〝快感の走り〟。齋藤さんはFタイプの操安性としてはうまくまとまったと言うが、例えば同じFといえどもCBR600Fというバイクがある。この車両とVTRを比較すると、〝自由度の違い〟というの

齋藤さんも憧れるという、ヴィンセント・ブラックシャドウ

ヴィンセントが自社製Vツインを搭載する〝ラパイド〟の販売を開始したのは1936年。1947年にはラパイドをベースに各部にチューンアップを施した〝ブラックシャドウ〟が登場する。OHV2バルブ、挟み角47.5度のVツインは、ボア×ストローク：84×90㎜、排気量：997.5ccにて、55bhp／5700rpmを発揮。218km／hという公称最高速度はもちろん当時世界最速。エンジンの美しさもさることながら、車体にも見るべき点は多い。いわゆるフレームは存在せず、エンジン上部に各断面のスチールボックスが留められ、その前端にステアリングヘッド、後端にリアショック上部マウントを持つ。スイングアームピボットはミッションの後方。考えてみると、VTR1000Fのはるかなるご先祖様といえなくもない。

が、どうも我々には気になる。簡単にいうとラインの自由度がCBRのほうが高く感じられるのだ。これと比較するとVTRはやや安定性指向が強い気がする。
齋藤：「その点は大いにもめました。もっとシャープなハンドリングでもいいのではないかと。ただし、大型初心者の方が多いという現状を知ると、これでよかったと思います。600FっていうのはFといえどもスーパースポーツ寄りですから。VTRは限界での走りではなく、普通に走ったときの気持ちよさを求めたんです」

RC45とは違います VTRはリアタイヤをうまく使わないとダメです

先ほどの話で、Vツインが必ずしも旋回性が有利ではないということはわかった。しかしどうも腑に落ちない。並列４気筒と比較すると、やはりクランクのジャイロ効果が少ないVツインのほうが軽快に曲がり、ラインの自由度も高いのではないかと思える。
齋藤：「ジャイロについては確かにそうです。でもそれ以上に、ホイールベースと前輪分布荷重というのは大きな要素なんです。旋回というものには、まずパッと向きを変える最初の旋回というものがあって、これがVTRはすごくいいんです。でもその後、後輪がついてきて全体の旋回が始まるわけですけど、そこでの曲がりやすさ、曲がっていく強さっていうのは、あまり強くありません。前輪が強いコーナリングフォースを発揮してくれませんし、ホイールベースも長い、さらに車重もそんなに軽くはありませんから」
確かに倒し込みそのものは軽かった。問題はその後、乗り手なりの変化がつけづらいということだ。
齋藤：「そのへんはですね、そういう味つけにしました。いろんな人が乗ることを考えるとやはり安定性が大事です。本音をいえば、これをベースにSPとか、とにかくバージョン違いをいろいろ造りたいんです」
バージョン違いとは、90度Vツインならではの旋回性能をもっと前面に打ち出したマシーンのことだろう。ではその〝ならではの〟というところにもう少し突っ込んでみたい。VTRは初期旋回はよくてもその後は勝手に曲がってはくれないから、乗り手が自らの意思でリアを主体として曲げていく必要がある。この乗り味は意図的に造られたものなのだろうか。
齋藤：「こういうエンジンを使って造る以上、それからは逃れられません。例えばもっと前輪分布荷重を稼いでフロントへの依存度を高めるという方向性では、CBR600Fや900RRを超えることはできません」
各誌のスクープにあるように、VTRのSPモデルの先行検討は実際に行われているようだ。しかし今後の展開は齋藤さんにもわからないという。さてサーキット走行を充分考慮に入れたSP仕様ともなってくれば、前輪に対する依存度を増やさざるをえない。そうなると、現在VTRが持っている素性も変わってしまうのか。
齋藤：「それはないと思います。前輪への依存度を増やそうとはするでしょうが、RC45のようにはならないでしょう。どうやってもこのバイクは後ろをうまく使わないとダメです。ただし車速が上がってくれば、フレームは変わります。現にモリワキさんのレーサーは裏側全面に補強を入れてますよね。あのくらいやらないと、270とか280km／hレベルでコーナーに突っ込んではいけません。STDで考えているのは240km／hくらいまで。その領域での気持ちよさですから」
さて、ふたつ目がずいぶん長くなったが次が、みっつ目、〝日本車離れしたこだわりのデザイン〟。見て、乗って、触って、磨いて、飽きずに長くつきあえるマシーンを目指したというが、その点については？
齋藤：「実は、航続距離やライディングポジションといった面では不満の声もあるんです。でも私は、このバイクをVツインを積んだVFRにしたくはなかった。あくまでもVツインならではの、スリムさ、かっこよさを、とことん追求したかったんです」

ひと目見ただけで買いたくなっちゃうようなオートバイを造りたい

今後のVTRはどう育っていくのだろう。何か大きな仕様変更を行う予定はあるのだろうか。
齋藤：「今のところはないですね。行う場合は、'97〜98年型と互換性のある形でやっていきたいです。難しいんですけど。色変更は別として、基本的には退職するまでVTRの面倒は私がみることになると思います。今度VTRクラブのツーリングに出ようと思ってるんですよ。これはインターネットの中でできたらしいんですが、そういうページを見てみると、いろんな情報、お客さんの生の声が聞けて、面白いですね。ユーザーとコミュニケーションを取ることっていうのは、車両を育てるうえで、非常に大事なことだと思います」
だがあまりにも多くの意見に耳を傾けすぎると、中庸なバイクになってしまう危険性もある。
齋藤：「自分の独断っていうのが必要になることもありますが、実際に乗ってる人の声っていうのはやっぱり大事ですよ。加えて大事なのは私自身がよく乗ることですね。ドゥカティやモト・グッツィ、ああいうメーカーのバイクって、よくわかっている人が造ってるなあと思うんです。やっぱり乗って、乗りながら決めている部分がたくさんあるんじゃないかなと」
ところで、齋藤さん自身が今現在、VTR以外で欲しいバイクっていうと、何になるのだろうか。
齋藤：「見て感激して一目ぼれしたっていうと、ブラックシャドウですね。何といってもカッコいい。中でもエンジンは絶妙です。ああいう形のものが図面として書けるのなら、設計者というより、芸術家に近いですね。車体に関してもいわゆるフレームという概念がない。50年以上前にあれが造れたっていうのは本当にすごい。それから、いろんなところが蝶ネジになっている。日常的に整備するのを前提とした造りになっているんでしょう。こういう構造を見ていると、オートバイって本来こういうものじゃないかなと思えます」

斉藤直行　1953年東京生まれ　これまでに携わった車種は、CB900F／1100R、VF1000F、VFR750F、NR750、ST1100など。斉藤さんのことをもっと知りたい人は先月号の技術者の横顔を参照のこと。

確かに、分解組み立ての容易さ、調整個所の多さは、オートバイとのつきあいを深めるうえで、非常に重要なことだ。昨今のバイクで素人が整備することを前提としたものなどほとんどない。今の時代、そういうバイクを造ることは難しいことなのだろうか。
齋藤：「徹底的に整備しやすいバイクというのなら決して不可能ではありません。そういうこともだんだんやっていきたいですね。VTRについても、まあいじるのが前提とは言いませんが、そういう気持ちがあって、できるだけシンプルな構造にしたんです」
さて行数も少なくなってきた。最後に齋藤さんが今後どういうバイクを造っていきたいのか聞いてみよう。
齋藤：「普通の人から見れば、タイヤがふたつあってエンジンが真ん中にある、バイクってただそれだけのものなんですけど本当に奥が深い。まだまだ勉強することがあります。２輪の本来の価値基準は、速い遅いや新機構のあるなしではなくて、整備性のよさや乗り味の面白さ、そういうところにあるはずです。〝廉価・高性能〟だけでは認めてもらえない時代がいつか来ると思うんです。ひと目で思わず買いたくなっちゃうような、そういうオートバイを造っていきたいです」
やっぱり齋藤さんは、とにかくバイクが大好きな人だった。本誌としては、他機種への展開を含めたVTR1000Fの今後を見守り、齋藤さんの次回作を楽しみに待ちたいと思う。　　　　（まとめ：中村友彦）

VTR1000F以降、変化を見せはじめたホンダ車の車体

XL1000V VARADERO

CBR600F('99)

最近ホンダの車体が変わってきている。ホンダからみればそんなことはなく、あくまでも従来からの延長線なのかもしれないが、スイングアームピボットに注目してみると、確かにCBR900RRなどは以前から、ピボット裏側を密閉→オープン構造にしたり、リブを加えたりと、いろいろと剛性に手を加えていた。だが素人目にも違いがわかるようになってきたのはここ最近、VTR1000F登場以降のことだ。従来とはピボットまわりの構造が変わってきている。
VTRの登場以後、最初にピボットレスフレームを採用したのはワークスNSR250。次は'97年末に発表された250ccのVTR。その次が前ページでも述べたVFR。さらに先日のインターモトでは、VTRのエンジンを使ったバラデロが登場した。とまあ、ここまではわかる。挟み角や気筒数の違いはあれど、すべてV型。しかしである。バラデロと同時発表された中に気になる１台、新型CBR600Fがあった。並列４気筒のこのバイクは、ピボットレスフレームではないが、エンジン側にもピボットを持っているのだ。このマシーンには間違いなく、VTR以降、ピボットレスフレーム車で培ったノウハウが投入されているはずだ。
齋藤さんが言っていた、〝べつにピボットレスじゃなくてもいいんです〟という言葉を思い出してほしい。大事なのはフレームにピボットがあるなしではなくて、全体の剛性を適切なものとすること。やはりピボットレスフレームは、スイングアームの延長、ホイールベースの短縮が難しいなどの、Vツインエンジンのネガを補うためだけのものではなかったのだ。新CBR600Fの登場がそれを証明している。

付録企画

スイングアームピボットをエンジン後端に持つオートバイたち

**VTR1000Fの走りの味わいは、フレームをピボットレスとしたことによるものが多いといわれるが
このスイングアームをエンジン後端に取り付ける方式は、外国車では古くからあるものだ
今回のVTR特集の特別付録として、その誕生から現在までの歴史をたどってみよう**

Text:Kazuo Ozeki

自転車のものを転用したことから発展したオートバイのフレームが迎えた大きな転機は、1903年にベルギーで生まれたFNフォアのように、重たいエンジンを支えるためにダウンチューブを1本から2本に増やしたダブルクレードル形式の出現であった。その後は、エンジンを下から支持するこの方式が主流となる。そして2度目の転機はスイングアームの出現であろう。

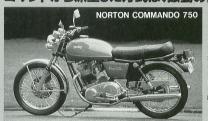
インディアンが1913年に商品化したリーフスプリングを使った車両がその先鞭といえるが、後にこれと類似するフラットツインの英国車が登場。それは、BMWの原型となったエンジン縦置きのABC（1919年）と、横置きのラーレー（1921年）で、特にラーレーは注目すべき機構を持っていた。同社は鋼管／自転車メーカーで、ミッションを製造するスターメーアーチャー社を傘下にしており、その技術力を示すためにスイングアームピボットをギアボックス後端に設けたのだ。

当時、スターメーアーチャー社の製品は多くの英国車に純正装備されていたが、スイングアームへの信頼性がまだ確立していなかったのでこの方式は普及しなかった。しかし、最初にスイングアームピボットをエンジン後端に置いたのはこのラーレーにちがいない。

その後に誕生したリアショックを持つオートバイは、戦前のヴェロセットのロアラー・ワークスレーサーや、戦後のノートン・フェザーベッドなどに代表されるが、スイングアームはいろいろな形式が試された。

1955年にドイツで生み出された、クランクケース前側の下部にピボットを持つビクトリア・スイングは、ケースがスイングアームと一緒に動くものだった。同

コマンドから派生した方式は、振動の低減が主目的

NORTON COMMANDO 750

ノートンコマンドは、クランクケース前側とダウンチューブの結合部、ミッションマウント用プレートの上部（アルミプレート上前部）の2点にラバーブッシュを装着し、振動を逃がした（リジッドマウント化したAMAダートトラッカーは、よくクランクケースが割れたという）。このフレームも最初から完璧というわけではなく、毎年改善され、'69年の中央部ガセットに始まり、'70年にクランクケース下側、'71年にヘッドベアリング、'72年にエンジンマウント、'73年にはスイングアームガセットが強化された。750ccで登場し、'73年には850ccに排気量を拡大。写真は23.9ℓの大容量タンクを持つ'72年の750インターステーツで、小型タンクのロードスター、ファストバック、プロダクションレーサーなどが同じフレームで造られた。

BUELL S1 LIGHTNING

スポーツスター用Vツインを積むビューエルは、マスの集中化が開発ポリシー。GPレーサーの標準的な軸距の1380mmにこだわり、前後に長いエンジンを前側気筒の上部とスイングアームピボット両側でラバーマウントして振動を抑制。ケース前側とVバンク間などにピロボールを置き、エンジンの横方向への動きを規制する。

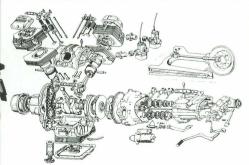
H-D FXDL

ハーレーのコンピュータ解析設計は、FLT、FXR、FXDとその度を増し、完璧度を高めた。'91年からのダイナフレームは、FLHTやFXRの4点支持を進化させた、ビューエル的ともコマンド的ともいえる前後2点ラバー＋スチールマウントを採用。剛性が必要なヘッドパイプ部は鍛造で、バックボーンには角パイプを使う。

軽量化や生産性からミッションケースにスイングアームを装着するシャフト車

MOTO GUZZI V35 IMOLA

モト・グッツィは'73年以来、アレッサンドロ・デ・トマソのイノチェンティ傘下に入ったこともあり、打倒ジャパニーズに燃えていた。イタリアで人気を誇ったカワサキZ400やホンダCB400フォアに対抗でき得るマシーンを造ると決意して送り出したV35／50は、エンジンをミッションケース3カ所とオイルパン部でフレームにマウント。当初ミラノのイノチェンティ：旧ランブレッタ工場で生産することが決定され、鋳造設備を存分に流用することが可能だったため、ミッションケースに装着するスイングアームをアルミキャストとすることができた。ドゥカティ同様に排気量を拡大し、'81年にはV65、'85年にはV75にまでスケールアップ。ラインアップもスポーツからオフロード、アメリカンまで多彩だった。だが、'90年にはデ・トマソの経営が悪化して自動車部門がフィアットの傘下に入ったため、生産合理化により先進的な小排気量モデルの生産打ち切りを決定。アメリカやヨーロッパでの売れ行きが見込まれる大排気量Vツインのみが存続されることになった。

BMW R1100R

モト・グッツィの考えを発展させたのがBMWであり、同様にスイングアームをミッションケース後部に装着する。これは、'83年のK100、'85年のK75に始まり、'93年以降のR1100系にも受け継がれる。R系はクランクケースをフレームとみなすことができ、パイプフレームはリアショック上端を支えるシートレールのみで、この構成がラインアップ拡大を容易とした。なお、ロータックス製単気筒を積むF650はエンジン後端とフレームの両方でピボットを支える。

じような例はスクーターに多くみられ、1947年のシャフトドライブ車、ランブレッタAはその代表で、スプリングにはトーションバーを使っていた。また、1960年のヤマハ製スクーター、SC1（これもシャフト駆動車）も、生産性を合理化するとの理由から同様の方式を採用していた。ドライブシャフトのジョイントまわりの部品点数を最小限に抑え、エンジンからリアホイールまでをあらかじめ組み上げ、それをフレームと結合させれば作業工程の簡素化が実現できたのである。

だが、1921年に登場したラーレー以降、スイングアームピボットをエンジン後端に持つオートバイは、エンジンにフレームの役割を持たせた1930年のHRDヴィンセントぐらいしかみられなかった。その理由は明確で、ノートンのダブルクレードル・フェザーベッドフレームの優秀さが広く認められ、世界GPレーサーの多くが同様な形式を採用していたためである。

しかしノートンも時代の趨勢にしたがい、500ccだったバーチカルツインの排気量を、1960年に650cc、1962年には750ccに拡大してアメリカ市場に対応する。だが、エンジンからの振動はさすがに耐えがたいものになり、伝統の車体のリフレッシュが必要となった。

そこで車体の振動を減らす努力と工夫を施したのが、コマンドであった。クランクケースと別体式のミッションをパネルで結合し、その前側と後ろ側上部2カ所をラバーブッシュを介してマウントし、ヘッド上部に補助マウントを配置した〝アイソラスティック方式〟を、1967年のアールズコートショーで発表したのだ。

この新しいエンジンと車体の結合方式を考案したのは、グループ企業である2サイクルの名門、ビリアースの設計者、バーナード・フーパーと、ロールスロイスからノートン入りしたボブ・トリッグである。おかげでノートンのレーサーはF750レースを非力なエンジンで戦うことができたが、さすがに2サイクルの日本勢には歯が立たなくなり、1974年にDOHCツインのチャレンジャーを投入。このエンジンを設計したコスワースのボス、キース・ダックワースは、バランサー付きの一体型エンジンに、ミッション別体型のコマンドで使った要素をより進化させて盛り込み、クランクケース後部にスイングアームピボットを設けたのだ。

こうしてミッション一体式エンジンの後部にスイングアームピボットを設ける手法が確立したわけだが、残念ながらそのころのイギリス車はすでに壊滅状態で、チャレンジャーの方式は途絶える運命にあった。

しかし、イタリアのレーシングエンジニアであるリノ・トンティがこれを見逃すわけがなかった。モト・グッツィV7スポーツのフレーム設計者としても知られた彼は、エンジン後端にスイングアームピボットを置く方式を1976年末のV35／50シリーズに採用した。

1976年当時、イタリア国内の350ccクラスは前年比60％増の約2万5000台を数え、ドゥカティでもファビオ・タリオーニが1977年末にパンタ350を公開した。

この350は、フレームで吊り下げるように3点で支えるクランクケースにスイングアームピボットが設けられており、これはモト・グッツィのフレームを設計したニーノ・ベルリッキの助言によるとも思える。

しかしパンタはエンジンの開発が遅れたため、1979年に市販されたのは500ccのみで、その後すぐに600／650／750ccへと排気量が拡大されたが、350／400ccは最もデビューが遅れた。それらがやがて、ベルリッキ製フレームのレーシングパンタをきっかけとするトラス構造の851や、今日の900SSに結びついていった。

モト・グッツィやドゥカティの考え方は、エンジンをリジッドマウントとしてフレームの一部とみなすもので、そのハンドリングはカッチリとした味つけとされている。さらに、モト・グッツィのメカニズムを発展させたのが現在のBMWともいえるが、エンジンは完全な吊り下げ式、スイングアームを片持ち式として独自性を示しながらも、フロントまわりをエンジン前側に装着したサブフレームで支持するという考え方が、ヴィンセントなどに通じている点が面白いところだ。

またハーレー・ダビッドソンも、1980年のFLTからラバーマウントの研究をはじめ、その開発には当時社員だったエリック・ビューエルも参加。FLTは現在彼が造る車両と同様に、エンジンマウントにピロボールを使うのが特徴だ。その後登場したFXDは、エンジンとミッションを結合して一体化し、これを2点でラバーマウントするが、この起源はコマンドとみてよい。

いずれにしてもフレームの設計にコンピュータ解析が盛んに導入されており、スイングアームピボットをクランクケース後端に設ける方式は、国産、外車を問わず、今後も増えていくことだろう。　（小関和夫）

スポーティな走りを生み出すドカのトラスフレーム

前後をトラス構造とした市販レーサーであるレーシングパンタTT2系フレームは、まさにクランクケースをフレームの一部とみなした好例といえた。'85年にその公道仕様として750F1がデビューし、その後、'86年のモンジュイと写真のラグナセカでスイングアームをアルミとして進化は頂点に達する。ホイールベースは1400㎜に抑えられた。そして、'88年の750S、'89年からの900SSでは、851の影響からか、ホイールベースは1450㎜へと伸ばされた。ただし、350と400SS系はやや短い1410㎜という数値である。

851からは設計にマッシモ・ボルディの手腕が発揮され、その集大成が、'94年に登場した916ストラーダだ。ホイールベースは1410㎜へと短くなり、これは'99年モデルでも変わりない。つけ加えると、'89年の851スポーツプロダクション888は1430㎜、'94年の888レーシングも1430㎜だった。そしてスーパーモノはわずか1360㎜しかなく、この運動性能が916に反映されたとみてよかろう。ただ、'95年の916レーシングでは1420㎜がベーシックとなるので、このあたりの数値決定を単に旋回性能から判断するのは困難なのかもしれない。フレームは、クランクケースにあるスイングアームピボットを両側から挟み込んで剛性を増す方式である。

新しいSS900のフレームは、750F1ラグナセカ系から進化したものともいえるが、後半部のトラス構造は簡素化され、ステップまわりの処理が、先の900SSファイナルエディションに比べて916系に近づいていることが明確にわかり、さらに大きな違いとして、軽快さを増そうとして後輪を大きく露出するために、シートレールの上下寸法を詰めていることがあげられる。この部分は、916系ではボルトにて固定されるが、ニューSSでは溶接としてコスト低減を図っているのがわかる。またフォークまわりなどが小改良されてはいるが、ホイールベースの1410㎜は先代の900SSと同じであり、今回は主にエンジンの出力アップに技術が注がれたようだ。

ピボットシャフトをエンジン後端でも受けるオフロード車

アフリカツインは、'88年に650ccでプロスとともに登場し、'90年からは750ccに拡大された。VT400／500用が起源の52度Vツインは、はじめはシャフト駆動で、'88年からチェーン駆動に変更されると、フレーム側にあるスイングアームピボットと同軸の穴がクランクケース後端に設けられた。ただしこの穴は、クランクケースに高い剛性を持ち、それ単体でスイングアームピボットを成せるドゥカティ的というよりも、スイングアームを支持するのは主にフレームで、エンジンハンガーの一部として考えるべきか。

4サイクルでAMA250ccモトクロスを制したヤマハYZM400Fをベースとする YZ400Fもまた、クランクケース後部にスイングアームのピボットシャフトを通す穴を持つが、オフロード車は'82年からのハスクバーナWRなど2サイクルでもこの方式を採用している。そうする理由は、サスのストローク量が増えるにつれ、チェーンのたるみの関係からピボット軸をドライブスプロケットにより接近させる設計が必要になったからだ。今後は駆動形式にかかわらず、同様な方式とするのが主流となるだろう。　（小関）

SUNDANCE

HARLEY-DAVIDSON CUSTOM WORKS

SUNDANCE DAYTONA WEAPON II

OHV TWIN 8耐への果てしない挑戦。

今年、DAYTONA初挑戦以来7年目にして、BOT (バトル・オブ・ツイン) F1クラスで悲願の優勝を遂げたSUNDANCEは、その感激に浸る間もなく、耐久の世界選手権である、あの「鈴鹿8時間耐久レース」に参戦を開始しました。国産4気筒のワークス勢が競い合う、8時間のスプリントレースとまでいわれる「8耐」への挑戦は、DAYTONA以上に過酷で長い道のりになることは確かです。そして初挑戦となる今年、数々のドラマがありましたが、とにかく挫折することなく、8時間を走り切ることができました。
残念ながらリザルト上では周回数不足のため完走扱いにはなりませんでしたが、我々にとっては価値ある第一歩であったことに疑いはありません。
"SUNDANCE SUPER XR1200"のOHVツインエンジンを搭載した"DAYTONA WEAPON II"で、我々の果てしない挑戦はこれからも続きます。
いつの日かこの真夏の祭典で、国産ワークス勢に後塵を浴びせることを夢見て。

SUNDANCE DAYTONA WEAPON II

たくさんの御声援や御支援、ありがとうございました。これからも皆様の期待に応えるべく、果てしない夢を追いかけて、SUNDANCEは走り続けます。
また来年の挑戦に向けて、御賛同いただけるスポンサーを広く募集しております。

SUNDANCE SUPER XR1200 SERIES

SUPER XR1200DT Jay

ダートトラックレース界に伝説を作った男、ジェイ・スプリングスティーンをイメージしたオールドスタイルのダートトラックレーサーレプリカ。C&J製フレームにスーパーXRエンジンを搭載。前後18インチのスポークホイールやリヤ2本サスなどが、往年のワークスダートトラックレーサーXR750を彷彿させる。

¥3,500,000

SUPER XR1200DT Scotty

ジェイの記録を破り新たなる伝説の扉を開いた、スコット・パーカーをイメージしたマシン。最新のワークスダートトラックレーサーと同様に、リヤにモノサスを使用するC&J製フレーム、ブーンボックススタイルのニューエキゾースト、モーリスタイプの前後18インチマグホイール、フロント倒立フォークを採用。

¥4,000,000

SUPER XR1200-5

往年の名車、XR1000のフォルムを現代の技術で忠実に再現。単にスタイルを復刻したのではなく、ハイパフォーマンスと耐久性を兼ね備えたサンダンスオリジナルエンジンを搭載するコンプリートマシン。エンジンの仕様は他のスーパーXRシリーズと同様に、細部に渡るオーダーチューニングが可能。

ベーシックモデル ¥2,480,000 ホットモデル ¥2,980,000

株式会社 サンダンス 〒106-0044 東京都港区東麻布 3-4-1 Tel: 03-5549-7720(代) Fax: 03-5549-7721 通販専用ダイヤル: 03-5549-7722
SUNDANCE INC. 3-4-1 HIGASHI-AZABU, MINATO-KU, TOKYO 106-0044 JAPAN

MENU

定期・不定期
連載のページ

今月の登場は5本。珍しく"TL1000S"がお休みしたのと反対に、
編集部・佐々木のCB-Fがついに実走に成功。なんとか最終回となりました。

●1998／12 No.135

定期・不定期および長期休載中を含む企画

■上記以外にも休載ページかなり多し。でも、いつか続きをやります！

佐々木のCB750Fをモディファイする

佐々木のCB750F改、自称CB823Fがついに走った。それもいきなりサーキットをである。この日はCB-Fマイスターの丸山さんにも試乗してもらい、よく走るとのお墨付きももらったようだ。というわけで連載はいちおうこれにて終了（本人は完調に仕上げて再登場を狙っているが）。

'78SRで遊ぶ　第10回

SRエンジンの改造は幅も広ければ奥も深い。AAAの佐藤さんが次に行おうとしているのは、ビッグボア、ショートストロークのスペシャルエンジンである。ピストンに左のφ95mmの鍛造製を選び、クランクはSR400そのまま。いかなる味わいになるのか、今から大いに楽しみである。

吉村誠也の"工具の話"

今月のテーマはスイングアームピボット。写真は昔ながらのタイプのナット側で、CB750Fのものだが、最近の走りを追求したモデルには、すでにこういうのは少なくなった。また、これらの整備に欠かせないスタンドについてもスペースを割いているので、こちらも参考にしていただきたい。

営業・広瀬のドカドカ日記おさらい連載　第6回

900SSになってからの改造ストーリーその2。しかし、またしても転倒してしまった話が登場する。けれど、オートバイは少々壊れたものの、いずれの場合もライダーがピンピンしていたのは不幸中の幸い。なんといっても、人間、体が大事。オートバイは働けばかっちり直せるのである。

トリニティースクールに通う　第7回

中村の実感としては、バルタイにせよシリンダーボアの実測（左はボアゲージ）にせよ、初心者が完璧にできるものではないという。それはそうだろう。1000分の1を測る計測器は、手で持っているだけでゲージの針が動いてしまうのだから。でも、それでも彼は、しごく楽しそうである。

TL1000Sの可能性を追求する　休載

今月は諸般の事情（何、たいしたことじゃありません。心配無用です）で1回休み。そこでケンツ・ニュースをひとつ。左のSV400Sに付いているエグゾーストシステムがそれで、なんと年内にケンツで新車を買うとこれが付いてくるという大サービス中。単体価格は14万8000円だ。

エンフィールド・ブリット500改善記　中間報告

実に長い休載中だが、ブリット500改善記はまだ終わっていない。現在進行中なのは、フロントフォークのモディファイである。ブレーキを強くかけると前後にバイブレーションを発することは以前書いたが（どの車両にもでるわけではない）、これを本格的に直してしまおうというのだ。SRなどのフロントフォークと交換してしまう手もあるが、これだとコストがかなりかかるため一般的ではないと考え、あるショップに相談したところ、「なんとかしてみましょうか」との返事をもらったのはいいが、これがそう簡単ではなかった。詳しいことは完成したら誌面で報告するが、インナーチューブとアウターケースをラッピングしたうえで、STDには存在しないスライドメタルを入れたりと、とにかく手がかかっているうえ、いまだ未完。　（佐藤）

CB750Fをモディファイする

復活第6回：那須サーキットでシェイクダウンを行い、ひとまず連載終了

CB810Fの外装を乗せた姿。サイドカバーはタイラップで固定した。

**5月にエンジンの火入れを終えたCB823Fだが
例によって次の一歩が出てこない
ならば公道より先にサーキットを走ってしまえと
ウィズミー東京の走行会に出かけた。すると
CBは想像以上にスポーティな仕上がりで
試乗した丸山さんも感心していた。どうだ！**

Photos : Tetsuya Sasaki and With Me

〝早く公道デビューを果たしてCB823Fのロードインプレッションを紹介しなくては…〞。5月末に編集長の厚意でエンジンの慣らしを終えてから心の底で焦りを感じ続けていた私ではあったが、なんやかんやで忙しく過ごしているうちに（ひとり暮らしは、せっかくの休日も掃除や洗濯で消費してしまうことが多いのです。デートで埋まってないのが情けないですが…）、夏の暑い盛りも越えて早くも9月に突入していた。

このままでは本当にマズいので、何とかして走らせることはできないかと考えてみたところ、本誌のレース＆イベント欄内で9月23日にウィズミー東京主催の走行会があるのが目に止まった。場所は那須モータースポーツランド。リッタークラスのバイクにはやや狭いかもしれないが、慣らしを兼ねて走るつもりなので、あまりスピードが高くないほうがこちらは助かる。それでウィズミーの丸山さんに、走行会に取材を兼ねて参加できるかもしれないとお願いしておいた。

ここで、〝9月20日にはダッチランがあるから、先にそっちで走ればいいのに〞と思う人もいるだろう。だが、そのあたりは毎月編集や校正の仕事が最終段階に突入していて日曜を返上してでも終わらせようという時期であり、よって20日のダッチランへの参加はどうがんばっても無理だったのだ。那須にも100％行けるかどうかはわからなかったが、22日にはなんとか仕事が一段落したので、眠い目を強引に開けて朝6時過ぎにCBを会社のワンボックスに積み込んだ。万が一転倒しても問題ないように、CB810FタイプIIの青い外装を移植して走ることとし、改造したシートレールにサイドカバーを固定するために、タイラップの束やワイアツイスターを編集長から借りて持っていった。

丸山 浩、CB823Fに試乗する

秋分の日の9月23日は、前日まで雨を降らせていた台風がうまく北へ去ったおかげで快晴。高速道路の混雑もほとんどなく、10時過ぎには那須インターに到着した。一般道には8月下旬の大雨の影響で通行止めになっているところもあったが、約30分後には那須モータースポーツランドの駐車場にクルマを止めることができた。それにしても生で見た災害の傷痕は相当なものだ。河原には大きな石（岩）や木がゴロゴロしていたし、川の周辺の住宅はことごとく床上浸水しているようで、畳を上げている家屋も少なくなかった。普通の生活を取り戻すのに必死になっている人々の姿を見ると、事前に日程が決まっていたからしかたがないとはいえ、〝こんなところに遊びに来てよかったのだろうか？〞と、自己嫌悪に陥ってしまった。だれが悪いわけでもない。ただ現実の切なさを感じたのである。

話を戻そう。走行会は9時から始まっており、私がサーキットに入ったときには2輪の1本目の走行がすでに終了していた。丸山さんや受け付けをしているウィズミー東京の人たちにあいさつを済ませ、ワンボックスの中でキャンディブルーの外装の取り付けとライト類へのテーピングにかかる。ところがこの日は夏を思わせるほど日差しが強く、30分後に作業が終了するころにはTシャツが汗まみれとなる。前日までの疲労も重なり、走る前からすでにバテ始めていたので、午前中の走行はパスして走行会の撮影をしていた。

午後のスタートは1時からで、私もツナギに着替えて緊張しながらコースイン。CB823Fに乗るのも那須を走るのも初めての私は、背中とテールカウルに〝慣らし中。注意！〞と書いたガムテープをあらかじめ貼りつけて、ゆっくりと周回を始める。数周走ったところで一度ピットに入り、オイル漏れやボルトの脱落がないかを冷静にチェック。特に問題のないことを確認して、今度は少し回転を上げて走った。

CB823Fに対する私の印象は、STDとはまったく異な

CB823Fに試乗する丸山さんは、そのシャープなハンドリングに感心していた。彼は数日前に首を痛めており、この日も少しつらそうだった。

テールランプに貼ったガムテープには“注意”と書いた。そうしておけば、本気で走ったときに遅くてもわからないという作戦？だ。

り圧倒的にスポーティということだ。ライディングポジションはコンパクトに感じるし、バンクさせるのは非常に軽く、旋回性も高い。エンジンも823ccという排気量のわりには下からパワーが出ている。これなら現代のネイキッドモデルと同等か、それ以上に走ることもできそうな感じだ。さすがにウイニングランの赤堀さんが手がけただけのことはある。ただ、私の腕ではCBの本当の実力を探るまでに至らないため、丸山さんに試乗してもらって意見を聞くことにした。

「いいですねぇ。乗りましょう、乗りましょう」と、丸山さんはふたつ返事で試乗をOKしてくれた。私はツナギの上だけ脱いで、彼の走りを撮影するためにカメラを構える。カスタムマシーンの取材にしてもそうだが、初めて乗る車両に対してかなり慎重に接するのが丸山さんのスタイルだ。この日もそれは変わらず、むやみにスピードを上げたりはしない。しかし試乗のプロだけあって、短時間で分析を終えていた。第一声は、「かなりディメンションをいじっているだけあって、すごくシャープですね。公道よりも、むしろこういった場所を走るのに向いてるんじゃないかな。よく走りますよ」だった。それは私のレベルでもわかったが、「でも、フロントフォークは伸び側のダンピングがもう少し利いたほうがいいですよ。サーキットでは少し戻りが早いかな。それと、エンジンもうまくセッティングすればもっとパワーが出るんじゃないですか」という言葉には、思わず唸ってしまった。私は逆に足まわりが硬めと感じたので、それを言ってみたところ、「佐々木さんはもっとガンガン攻めなきゃダメッ！前に僕のCB1300に乗ったときもそんなことを言ってたけど、飛ばさないとこういったバイクのよさがわからないでしょう」と、一蹴されてしまった。まあ、速く走ることについては少しずつ努力することにして、この足まわりを公道でどう感じるかを試してみたい。それと、キャブレターは赤堀さんがすすめるφ38～40mmのTMRを装着する方向で考えてみることにしよう。

これで連載という形での登場はひとまず終えることとするが、いつかはカスタム試乗のページに出ることを目標として今後も手を加えていくつもりだ。また機会があれば誌面でお会いしましょう。（佐々木哲也）

CB-Fも数台参加しており、この750Fは当日カスタム大賞に選ばれた。車体にはかなり手が加えられていて、仕上がりもきれいだった。

●多くの2輪、4輪が参加した、ウィズミー東京主催の走行会

ウィズミー東京が主催する那須モータースポーツランドの走行会は、“カスタムマシーンでサーキットを走る”ことを主眼として'97年12月に第1回が行われ、この9月23日で3回目を迎えた。'98年からは4輪のチューンアップにも力を入れ始めたウィズミー・プロフェッショナルレーシングだけあって（丸山さんもドライバーとしてシビックでレースに参戦中）、今回も2輪と4輪の両方が多数集まり、終日走行を楽しんだ。

2輪の場合は経験や速さによってA／B／Cの3グループに分けられ、それぞれ30分×3回の走行時間が用意されている。参加車両は、CBR900RR、VTR1000F、ZX-9R、YZF-R1といった最新スーパースポーツに交じってCB-F、SRX-6、さらにH-Dスポーツスターやアフリカツインまでもが走る。コースそのものは全長約1.1km、最大直線長360mと小規模だが、逆に峠感覚で走ることができるうえ、速度が低いぶん転倒時に決定的なダメージを負う可能性は低いといえるかもしれない。といっても、やはり一般公道とは速度が異なるため、速度感覚を養ったりサーキットの走り方を体験するには適している。

さらにこの日は昼休みや走行終了後にはビンゴゲームやカスタム賞が贈られるなど、ただ走るだけの走行会ではなく、イベントとして参加者に楽しんでもらおうとしているのが印象的だった。費用は1万2000円で、サーキットライセンスは不要。女性ライダーの姿も2～3名ほどあり、そこそこのペースで周回をこなしていた（たぶん、この日は私がいちばん遅かったはず）。'98年のウィズミー東京走行会は、これで終了。もちろん'99年も数回が計画されており、うまくいけば筑波サーキットで行うかもしれないということだ。そのときはまたCB823Fでも持って参加したいと思っている。（佐々木）

❶ウィズミーの手がけるロータス・エリーゼ。午前中は丸山さんがドライバーとして試乗していた。スカイラインGTRなども参加。
❷GSX-R750はサーキットを走るのにうってつけだろう。全員がやる気満々で攻めている点が、ダッチランとはちょっと違うところか。
❸YZF-R1やZX-9R、'98CBR900RRも数台いた。ストレートが短いとはいえ、最新のシャープでパワフルなエンジン特性はやはり強力。
❹この日はとても暑かったので、女性ライダーはみんな写真のような格好で歩いていた。なかなか目の毒（いや保養か）である。
❺写真のアフリカツインやビューエルS1、スポーツスター883といった、スーパースポーツモデルとは対照的な車両も元気に走っていた。
❻自走での参加が意外なほどに多く、サーキット走行を堪能した後、ピットでヘッドライトやウィンカーを装着していた。10周あまりの走行で完全にバテてしまった私と比べると、彼らは本当にタフだ。
■協力：ウィズミー東京事務局 Tel.03-3813-2856

1

2

3

4

5

6

'78SRで遊ぶ

Photos : Teruyuki Hirano

第⓾回

●鎖骨複雑骨折が完治せず2レースを見送るものの、新プランに着手

10月10日、11日の両日は、長く続いていた天候不順がうそのような快晴だった。この2日間、筑波サーキットでは、10日はタイムトンネル、11日はシングル・エンジョイ・レース in 筑波という、ふたつのアマチュアレースが連続して開催された。

双方のレースにエントリーを予定していた僕は、本来なら秋晴れのサーキットを気持ちよく走れるはずだった。しかし練習中に痛めた鎖骨が完治せず、泣く泣くレースをキャンセルすることにして、当日はギャラリーとしてレース観戦を決め込んだ。ところが、久しぶりに入場券を購入して驚いてしまった。

タイムトンネルは入場券が2000円、パドックパス3000円で合計5000円かかる。シングルエンジョイは入場料は2000円と同じだが、パドックパスが1000円と安い。いずれにしても、これに駐車場やプログラム代を加えると、観戦費用もばかにならない。主催者が異なるから難しいかもしれないが、両日共通の入場券やパドックパスを用意するなりができないものだろうか。タイムトンネルですら観客は低迷気味だし、シングルエンジョイはギャラリー皆無に近かったのだから…。

ふたつのレースでの印象

タイムトンネルには、ここ2年ほどライダーとして出場している。旧車レースの常で、マシーン不調に悩まされて出走前はいつもドタバタし、周辺を見る余裕などまったくない。そして自分たちのレースが終わると、勝敗に関係なく祝杯をあげていたから、不謹慎にも仲間のレース以外は何も知らない。その点今回は、チームマシーンの手伝いを不自由な体でやった以外は、サーキットの雰囲気をゆっくり味わうことができた。

今年はエキシビションが豪華だった。ジム・レッドマンの6気筒サウンドにはだれしもが酔いしれたことだろう。残念だったのは、ホンダともどもアッセンで快走したヤマハ勢の不調。元ヤマハ社員のよしみでメカニック氏にいろいろ話を聞くことができたが、マシーンを走らせるのは11月の鈴鹿サーキットで終わりらしい。新規に部品を造る予定がなく、すでにストックパーツもなくなっているとのこと。あとはプラザの展示車となるらしいが、「どんなことがあっても、来年も走ってください」と、僕はライダーの本橋さんとメカニック諸氏にしつこいぐらいお願いした。

元ヤマハワークスライダー宇野順一郎さんもお元気だった。当時活躍したYA6と同一機種での参戦だが、「今年はかなりイジってきたけれど、ミッションがだめだよ。ワークスYA6のクロスミッションはとてもよかったけどね」と言いながらも、それなりに走ってしまうのはさすが。僕もYA6で宇野さんと走れることを楽しみにしていたのだけれど…、来年こそは！

翌日のシングルエンジョイは、第1回の春と異なり参加者もぐ〜んと増えてパドックはそれなりににぎわっていた。AAAレーシングも今回は大挙7名でエントリーした（僕が加わっていれば8名だった）。実はこのレース、この種の他のレースよりエントリー費が安く、そのうえノーライセンスレースもあるなど、魅力は少なくない。相変わらずの主催者は告知不足だったが、エントラント間ではそれなりに認知され始めているのだろうか、今後注目のレースになるかもしれない。

とはいえ、僕が出場予定していたSRワンメイクレース（SR F4&5）は、前回よりエントリー数が増えたもののわずか8名だった。でも、前回出場したライダーたちが、仲間を引き込んでレースとして成立させたのが面白い。出場したクラブは3チーム、そして各チーム1名ずつお立ち台に上って表彰されるという、ほのぼのとしたレース内容だった。来年の春こそ、僕も絶対に'78SRで出るぞと、今からいきまいている。

ショートストロークSR作戦

夏のサーキット走行で痛めた鎖骨複雑骨折は、今回のレース出場どころか、年内はオートバイに乗ってはだめと、担当の若いドクターに言われてしまった。当初は骨折を楽しむなどとおおように構えていたけれど、少々焦りだしてきた。レントゲン写真を見ると、ほとんど骨がつながっていない。「個人差がありますから、心配ありません」とドクターは言うのだけれど。

そんなわけで、'78SRレーサーと僕のレースチャレンジ話は、しばらく保留となってしまった。そこでこの機に、連載当初から考えていたSRエンジンのモディファイを進めていこうと思う。400エンジンをベースに、400クランクAssyとAAAオリジナルのφ95mmピストンを組み合わせようというのだ。

400のクランクウェブは500のものよりかなり重いが、ボアアップによるパワーの増加により面白い特性になるはずである。ボア95mm×ストローク67.2mmで排気量は476.3ccになる。ノンバランサーの重いクランクウェブとショートストロークの組み合わせは、SR500よりスムーズな回転曲線と、かなりパワフルなエンジン特性を生むと期待している。吸排気チューンも一緒に行い、ストリート仕様で40ps以上は狙いたい。

スタイリングをちょっとクラシカルにして、僕のSR20周年記念モデルにしたいと願っている。（佐藤　剛）

❶ショートストロークエンジンの基本パーツ。クランクAssyはバランスウェイトを持つ現行SR400用。φ87mm→φ95mmに入れ替えたスリーブの材質は、ポルシェにも採用されているアルミ。アルミのシリンダーだからアルシルと呼ぶ。ピストンは鍛造でφ95mm。ストロークが84mmある500のクランクだと595.4ccになるが、ショートストローク感を狙って、今回は400の67.2mmでいくつもりでいる。
❷このブレーキでわかるとおり車体はクラシカルなものとなる。マーニー製フォンタナタイプ。公道モデルにはやや過激かもしれない。
❸フロントフォークはフォルセライタリアφ35mmオールドGPを予定。

TSUKUBA CIRCUIT

"4サイクルシングル・ツインレースの祭典"

'98 GRAND SLAM 4 four strokes

2Dayだから楽しさも2バイ

11/14(sat)開催クラス

カテゴリー	クラス	ライセンス区分
シングルレース	NS-2（ノーマル250cc以下）	フレッシュマン/国内
	MS-2（改造126cc～250cc以下）	フレッシュマン/国内
	2VS（改造2バルブ240cc以上）	フレッシュマン/国内
ツインレース	ACT（空冷2気筒390cc以上）	フレッシュマン/国内
車種改造無制限	HUGE-2（390cc以上 850cc未満）	フレッシュマン/国内
オフロードバイク	Terminator's（モディファイド120cc～350cc以下）	フレッシュマン/国内（MX可）
	（エキスパート　OPEN）	フレッシュマン/国内/国際（MX可）
BMWワンメイクレース	BOXER TROPHY（水平対向2気筒800cc以上）	フレッシュマン/国内

11/15(sun)開催クラス

カテゴリー	クラス	ライセンス区分
シングルレース	NS-1（ノーマル251cc以上）	フレッシュマン/国内
	MS-1（改造251cc以上）	フレッシュマン/国内
	ES-1（改造無制限251cc以上）	国内/国際
ツインレース	MT（2気筒390cc以上）	フレッシュマン/国内
車種改造無制限	HUGE-1（850cc以上）	国内/国際
クラシックレース	タイムトンネル　1972年以前	フレッシュマン/国内
	TT-1（351cc以上）TT-2（350cc以下）	フレッシュマン/国内
ハーレー ワンメイクレース	スポーツスターカップ883　（SSC　883）	フレッシュマン/国内（国際）
	スポーツスターカップオープン（SSC　OPEN）	国内（国際）

主　催　☆　ゴールプロジェクト
会　場　☆　筑波サーキット
ゲートオープン　☆　AM7：00
入場料　☆　11月14日（土）
予選／決勝　入場料￥3,000
パドックフリー
☆　11月15日（日）
予選／決勝　入場料￥3,000
パドックパス￥2,000
【前売券はチケットぴあにて発売中！】

CUSTOM SHOP & MAKER MEETING

BIKER'S SQUARE 1st

第1回カスタムショップ＆メーカーミーティング

開催内容

- 全国有名ショップのカスタムマシン実車展示。
- 1998全日本ロードレース参加車両の実車展示。
- カスタムマシン、中古車、用品、パーツ即売会。
- 豪華賞品が当たる抽選会。

Aパドック奥の芝生席で行います。
詳しくは事務局までお問い合わせ下さい・・・

グランドスラム4に関するお問い合わせは・・・・・
ゴールプロジェクト　イベント事業部
〒154-0016 東京都世田谷区弦巻4-23-10　アネックス1F　TEL 03-3706-6110

文：吉村誠也

**操縦性に大きな影響を与える個所ながら
ふだん、見過ごされることが多いスイングアームピボットは
ステアリングヘッドの締めつけ調整と同じく
ガタがないかぎりで最もスムーズに動くように
オーバーホールとクリアランス調整を忘れてはならない**

第㉜回：スイングアームピボットの整備は、クリアランス調整が要

10月号のステアリングヘッドと対をなすのが、今回のスイングアームピボットである。ステアリングヘッドのところで〝オートバイの車体関係の整備の中で最も重要で最も難しい〟と書いた。確かに、ステアリングヘッドと比べると、スイングアームピボットの整備は、少しぐらい簡単かもしれない。しかし、場所が場所だけに、異常に気づきにくく、点検もおろそかになりがちである。気づいたらリアサスがリジッドになっていた……なんてのは、よくある話だ。

ステアリングヘッドのところで〝最低でも前後どちらかのタイヤ交換と同程度の頻度で〟と書いたが、これはスイングアームピボットにもあてはまる。ステアリングヘッドほど微妙な動き具合の差が操縦性を大きく変化させたりはせず、その構造自体も、ステアリングヘッドほど応答性に配慮したものにはなっていないとはいえ、やはり、サスペンションの一部だから、動きやすいに越したことはない。

スイングアームピボットの動きやすさは、各パーツに、変形・損傷・破損・錆びつきなどの異常がなく、必要な部分が潤滑され、パーツの位置・向き・寸法・締めつけトルクなどが正しく組み立てられている……、以上３つの条件が揃って初めて実現できる。逆にいうと、どれかひとつでも条件が欠ければ、動きにくくなるというわけだ。もちろん、これら３つの条件は、互いに関連し合っている。締めつけトルクが大きすぎるとカラーが減寸し、それによってベアリングに過大な力がかかって破損する、などというのがその例だ。

スイングアームピボットの整備をおろそかにしたまま、タイヤやリアショックユニットを高価なものに替えるのは、豚に真珠、猫に小判。高価なタイヤやショックユニットの性能を充分に発揮させられないばかりか、タイヤの異常な摩耗や、リアショックユニットの機能低下や破損を招く可能性がある。ファッションならそれもいいが、性能アップのためなら、まず最初に行うべきは、スイングアームピボットを含むリアサスペンション全体の整備ということになる。

分解前に、まず、作動をチェック

スイングアームの整備は、簡単な点検から始めたい。リアホイールを浮かすことができるスタンドを用意し、リアホイールとリアショックユニットを取り外し、スイングアームの動きをチェックするのだ。本来なら、ショックユニットを外せば、スイングアームは、どこかに当たるまで、ストンと下に落ちるはず。後端部を持ち上げてみれば、スッと、スイングアームの重さだけを感じさせながら、上に上がるはずなのだ。

ところが、全体に動きが渋かったり、通常スイングアームが動作する範囲を超えると、いきなり重くなったり、ゴリゴリあるいはギシギシした手応えがあったりすることが多い。ひどい場合は、ホイールとリアショックを外しても下に下がらず、そのままの位置にスイングアームが留まっていたりする。笑いごとではない。車検のある重量車では、さすがにこういった極端な例は少ないが、使用状況・保管状況の悪い軽二輪や原付などに、かなりの高率でみられる極悪状態だ。

上下方向の作動チェックの次は、前後・左右のガタのチェックだ。これは、スイングアームの後端を持ち、前後・左右に動かして調べるのだが、少々コツが必要だ。慣れないとマシーン全体を動かしてしまい、スタンドが外れて危険な目にあう。動かすというよりは、軽く振動させるといった感じがいい。ともかく、そうしてスイングアームに前後・左右に力を加えてみて、ガタガタとか、ゴトゴトとか、コツコツといった感じの手応えがある場合、スイングアームピボットに生じたガタが原因であることが多い。

すでに書いたように、上下方向の作動がスムーズでない場合は、前後・左右のガタを覆い隠していることが考えられるので、このチェックは、オーバーホールの前だけでなく、組み立てが終わった後にも行いたい。もちろん、こんなところに、手に感じるほどのガタがあってはいけないわけで、ガタがある場合には、すき間の調整、ベアリングやカラーの交換、締めつけトルクの再確認などの処置が必要となる。

緩めた状態での動きに異常がないか

点検の結果、異常があると判断したら、まず、スイングアームピボットを緩めてみよう。シャフトドライブ車などの特例を除き、スイングアームピボットは、長いボルト状のピボットシャフトとナットで締めつけられている。で、この場合はナットを緩めるのだ。外してしまうのではない。ナットを１〜２回転緩めたところで再度点検してみよう。ナットを緩めてもシャフトが動かないことがあるので、そういった場合は、ナットを緩めた後、ナットの中央から飛び出しているシャフトの端面をハンマーで叩いてみるといい。

こうして、ピボットを少し緩めただけでスムーズに動くようになり、かつ、前後・左右にガタがなければラッキーだ。それまでの動きの悪さは、単にピボットの締めすぎが原因だったからだ。規定トルクで締め直して点検し、動きにくくならなければ、とりあえずはそのまま走らせて大丈夫だ。

ところが、こうしたラッキーな例は、実は本当に数少ない例外なのである。仮に、最初は締めすぎだけが原因だったとしても、過大な締めつけ力が加わったまま使い続けているうちに、カラーの減寸やベアリングの変形を生じ、緩めたときにはすでに、緩めただけでは直らない事態に陥っていることが多い。

残念ながらラッキーでないとわかったら、ピボットシャフトを抜き、スイングアームを外さなければならない。と、書くのはたやすいが、これが大変な難作業だったりする。点検のとき、少々動きが渋い程度なら大丈夫だが、ゴリゴリした手応えがあったり、ショックユニットを外してもスイングアームが落ちないような場合は、まず間違いなくピボットシャフトは錆びついている。だから、抜くのにも、相応の覚悟と力が必要だ。ハンマーで叩いたぐらいではビクともせず、フレームとのすき間を広げて鋸を通し、ピボットシャフトを２カ所にわたって切断し、ようやくスイングアームを取り外せたという極端な例もある。もちろん、そうなったら、ピボットシャフトだけでなく、カラーやベアリング、場合によってはスイングアームの交換やフレームの修正が必要になる。

最も大切なのはクリアランスの調整

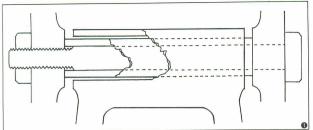
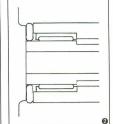
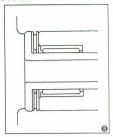
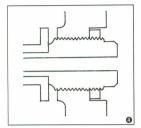
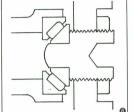
スイングアームを外したら、ピボット部分のパーツを全部取り外そう。キャップのように取り付けられているシール、ブッシュ、シムの類、そして、ピボットシャフトが貫通しているタイプ（シャフトドライブ車などの特例を除き、ほとんどのマシーンはこれ）なら、必ず、ピボットシャフトの締めつけ力がスイングアームにかからないようにするためのカラーが入っているから、それを抜き出す。残るはベアリングだ。こいつはスイングアームに圧入されているから、簡単には抜けないので、とりあえずは抜かなくてもかまわない。

バラバラにしたら、すべてのパーツを洗う。きれいにするのが目的ではなく、目で見て異常を発見しやすくするためだ。シャフトの錆や段つき摩耗、シールの亀裂や変形、ブッシュやシムの錆や変形や摩耗、カラーの減寸や端面の変形などを観察する。それとともに、洗い油を入れた容器にスイングアームを丸ごと浸けるなどしてピボット部分の内部を洗った後、ベアリングのローラーに、欠損、錆びつき、摩耗、変色などがないかどうかをよく観察する。

異常の認められるパーツを交換するのはもちろんだが、ステアリングヘッドと同じで、全部のパーツを新品にしたところで、正しく組み立てないとうまく動かない。締めつけ力がスイングアーム本体にかかるのを防ぐためのカラーの長さと、そのカラーにベアリングを介してマウントされるスイングアームの幅の差を、どれだけ小さく、しかし０（ゼロ）やマイナスにならないようにするかが、ここでは最も重要なのだ。

ボールベアリングで支持されるホイールとは違い、スイングアームの多くは、内輪のないローラーベアリング（ローラーがカラーに直接接触する）だから、どこかで左右への動きを規制しないとガタガタになってしまう。レーシングマシーンなどには、スラストベアリングを用い、軸方向の力もベアリングが受けるようにしたマシーンがあるが、通常の市販車はスラストシム（ワッシャーのようなもの）を使っているのがほとんど。つまり、平たい金属どうしが直接摺動している。

だからこそ、スラスト方向（ピボット軸と平行な方向）のクリアランスは、極小でなければならない。０（ゼロ）やマイナスだと、ピボットシャフトの締めつけ力がスイングアームにかかり、リジッドになってしまうが、クリアランスが大きいとガタを生じ、ガタの範囲でスイングアームが動き回り、スラストシムやスイングアーム本体が摩耗したり変形したりする。スラスト方向のクリアランス調整こそ、スイングアームピボットの整備の要なのである。

■協力：グッツィ・スポルト・ジングウシ Tel.045-943-2891 ショウワ Tel.03-3792-7011

❶スイングアームピボットの構造模式図。実際にはこれほど単純な構造ではないが、フレームの内幅よりもスイングアームピボット部の幅が狭いこと、そして、フレームの内幅と同じ長さを持つカラーがスイングアームを貫通し、ピボットシャフトの締めつけ力を受けているという点に注目してほしい。過大な締めつけ力によってカラーが減寸すると、締めつけ力によって左右のフレームが内側にたわみ、スイングアームの自由な動きを妨げる。このように、スイングアームピボット部のカラーは、スイングアームが動けるようにするとともに、フレームの変形を抑えるという重要な役割を持っているため、新品への交換を含め、長さの管理には充分注意したい。
❷一般的な、ローラーベアリング＋スラストシムによる構成を示す。カラーの長さとスイングアームピボット部の幅の差は、極小であることが望ましいが、明らかなすき間が生じる場合は、スラストシムを厚くするか、枚数を増やして調整することになる。
❸レーシングマシーンなどにみられる、スラストベアリングを持つタイプ(無論、両側にある)。この場合もスラスト方向のクリアランス調整は必要で、スラストベアリングとスイングアームの間にシムを入れたり、その厚さや枚数を変えて調整する。
❹スラストクリアランスの調整が必要なのは、スイングアームだけではない。その中を貫通するカラーの長さと、それが入るフレーム左右の内幅の差が大きいと、ピボットシャフトの締めつけによってフレームがたわみ、その状態で使用を続けると、クラックの原因となりやすい。このため、①のようなタイプでは、締めつけ前にカラーの左右にすき間がある場合、シムを入れて調整するのだが、これをネジによって可能にしたのがこのタイプである。まず、ピボットシャフトを軽く締め込んでクリアランスを0(ゼロ)にし、ロックナットでロックした後、反対側にあるナットを締めつける。こうすればフレームに不要なストレスを与えることはない。
❺左の調整機構を持つRVF／RC45のピボット周囲。
❻シャフトドライブのマシーンは、構造上、ピボットシャフトを貫通させられないため、両側にテーパーローラーベアリングを配した構造をとる機種が多く、左右どちらか一方に、この図のようなクリアランス調整機構を持つのが普通だ。剛性や作動性はともかく、合理的で調整しやすい構造だ。
❼左の調整機構を持つBMW R1100Sのピボット周囲。

各種のスタンドを、うまく使い分けて効率と安全性を高めよう

■ステアリングヘッドやスイングアームピボットの整備には、しっかりした、作業の邪魔にならないスタンドが欠かせない。CB750Fをモデルにした整備取材時に場所をお借りしたグッツィ・スポルト・ジングウシで、ワークショップにあったスタンド類をまとめて撮影してきたので、それらを眺めながら、どういった場合にどんなスタンドを使うとよいかを考えてみよう(⑤はショウワで借用。②は編集部備品)。
❶最も単純な形をしたフレーム用のスタンドだ。写真からわかるように、フレームのすき間にシャフトを通し、それを左右の足が支える構造。高さの調整が可能で、シャフトの長さを変えれば、いろいろな幅のオートバイの各部に対応できる。必要以上に高くしないこと、必要最小限の幅にして使うこと、しっかりとした部分にシャフトを通すことなどが使用上の注意点だ。
❷グッツィ・スポルト・ジングウシのものではなく、編集部で使っているカワサキ純正用品。先端の突起が首を振る構造になっていて、ステアリングシャフト(アンダーブラケットの底の穴)に差し込んだ後、本体を転がすようにして前輪の下に入れ、ステアリングヘッドを持ち上げる。ステアリングシャフトの内径が小さすぎると突起を差し込むことができず、内径が大きすぎると不安定になるので、アタッチメントがあってもどんな機種にも使えるとはかぎらないが、前輪やフロントフォークを取り外す場合に重宝する。大きく、重いので、個人でこれを所有するのは大変だろうが、日常的にフロントタイヤやフロントフォークの脱着をするショップなどでは必需品といえる。(しかも安い)メーカー純正品ならではの造りのよさにより、安心感も高い。
❸これもフロントを上げるスタンドだが、左右の先端の突起をフロントフォークの下端にある穴に差し込んで使うため、①や②よりも作業できる範囲は狭く、フロントタイヤの脱着のみに限定したスタンドといえる。フロントフォークの下端には、たいてい、フォークの組み立てのためのボルトを通す穴があり、その穴にスタンドの先端の突起を差し込むのだが、機種によっては使えず、安定感という点でもやや心配なのは事実といえよう。ただ、小ぶりで軽く、保管中にも使用中にも邪魔にならないのは美点である。
❹これは、スタンドというよりはリフトと呼んだほうがいいかもしれない。油圧式のジャッキでプレートが上下するため、マウントボルトを外した後にエンジンを持ち上げたり、ダブルクレードルフレームのマシーンならアンダーループをプレートに乗せ、フレームを持ち上げるスタンドの代用としても使える。構造からいっても、なるべく低い位置で使ったほうが安定する。
❺パンタグラフ式ジャッキを2連装したようなジャッキ。L字形のフレーム受けを持つアームの幅(と高さ)が調整可能で、この部分でクレードルタイプのフレームのアンダーループを持ち上げる。幅の調整が可能なため、多くの機種に使えるのと、スタンドではできない高さの微調整ができるのが特徴。
❻先端に高さ調整が可能なU字形のアームを持ったスタンドで、U字の部分に固定式(可倒式ではない)のステップをはめてフレームを持ち上げる。グリップが片方に寄っているため、横から差し込むことができる。
❼最もポピュラーな、スイングアームを持ち上げるタイプのリアスタンド。このタイプを俗にレーシングスタンドと呼ぶが、実際のレーシングマシーンではフックにかけるタイプが多い。汎用性を高めるため、L字形の支え部を持ち、L字の部分をスイングアームの下に入れて持ち上げるのだが、前後に滑りやすいため、スイングアームの垂れ角が大きな機種では注意が必要。
❽片持ち式スイングアームの機種専用のリアスタンド。先端の突起をリアアクスルの穴に差し込んで使う。
■このように、スタンドにはいろいろな種類があり、それぞれ一長一短があるのだが、それらをうまく使い分ければ、作業効率の向上、安全性の確保などに大きな効果を発揮する。スタンドも工具と同じく、どれを選び、どのように使うかが、メカニックの腕の見せどころだといえる。

●営業・広瀬のドカドカ日記おさらい連載

第6回

ド・スタンダードのF3から 900SSエヴォルツィオーネへの道

本格的に900SSを走らせ始めると ブレーキのタッチや市街地でのマナーが 気になりだしてきた。そこであれこれと 手を加えつつ、あわせて来たるべき ダッチランに備える日々…というお話

ファインチューンが施されてPHMCから戻ってきた900SSに慣れるため、私は毎日のように社用に使った。大きな声では言えないが、それこそ社用半分プライベート半分という感覚で走行距離を伸ばしていった。

そうこうして感覚がバイクに慣れてくると、排気量が900ccもあるくせに、2200rpm以下の極低速でギクシャクして乗りづらいことが無性に気になりだす。街乗りならではの不満なのかもしれないが、本誌執筆陣のひとり、山田純さんは、「ハンドリングを含め、ドゥカティはもともと日本の狭い裏路地を走るために生まれてきたバイクではないのだから、国産車並みのオールマイティな乗り味をこのバイクに望んではいけないのでは？」と言う。とはいえ、自分としては高速道路をハイスピードで移動し、峠に命を賭けるためだけに900SSを選んだわけではない。むしろ日常的な部分を重要視してしまう私には、これは切実な問題だった。

そこで簡単に手のつけられるところで、ドリブンスプロケットをSTDの37Tからアファム製の39Tに変更し、ローギアード化する。これで多少は御しやすくなったものの、症状のほうはいま一歩で及第点は得られなかった。しかし、初期伸びが完全に終わっていない状態の、まっさらなチェーンではコマ数が足りず、これ以上大きいスプロケを装着することもできない。といって、このためだけに新品のチェーンと替えるのは懐が許さないし、当面はこれで我慢するしかなった。

そして、次に気になったのがフロントブレーキのレバータッチだ。編集部が輸入元から借用した広報車では不具合を感じなかったが、実際に自分が購入したSSはタッチがグニョ〜ンとして、生ゴムを握っているかのようなのだ。そのくせブレーキの利き自体はオン・オフスイッチのようで、タッチは少しもよくない。

SSの初期ロット（広報車）はフロントキャリパーが黒の同径4ポットだったが、それ以降はゴールドの異径に変更されていた。もちろん、それが原因だったかどうかは定かではないが、なににしてもないものねだりには変わらないので、ブレーキマスターをSTDのブレンボ製φ15mmから'91年型GSX-R750用φ5／8インチ（15.87mm）に大径化することにした。

このマスター取り付け作業はドカの専門店には頼みづらかったので、編集でもいろいろとお世話になっている東京・大田区のハヤシカスタムにお願いした。

マスタータンクの取り付けステー製作などを含め、多少なりとも加工が必要なことが容易に想像できたからだ。また、すんなりと取り付けが可能なブレンボ製φ16mmを選ばなかったのは単に金額の問題だったが、そのときドカに乗る友人から、「ドカにはやっぱりイタリア製のブレンボでしょー」と言われたので、「日本のショップが造ったメイドインジャパンのドカ用パーツはどうなるの？」と聞き返すと、「そ、それは…」と口ごもってしまった。さすがの私も、そこまでミーハーではなかった。

また、当時（今も？）カスタムの定番だったRC30用マスターにしなかったのも〝右にならえ〟的なことが好きではない（キライといったほうが正しいか）ことと、タンクとマスターをつなぐホースが、古くなると硬化して白茶けてしまう、みすぼらしい4輪のヒーターホースみたいでダサイと思ったからだ。

その後、前後ショックの調整機構をいじったり、エンジンオイル交換（約1000〜1500kmの走行で交換し、冬はカストロールのシントロン。夏は同じくカストロールのRSと決めている）などをしつつ距離を伸ばしていたある日、社用で浜松町付近を走行中また転倒してしまった。というより今回は人身事故だ。停車中の車のすき間から宅配便のオニイチャンが突然飛び出してきたからたまらない。いくら反射神経のかたまりのような私でも、これは避けられない。幸い相手にはケガがなく、ドカも他車に接触することなく倒れたので、修理代だけが私の持ち出しとなった（チクショー）。

せっかくタッチペンでうまくごまかした左カウルのカドは見事に削れ去り、無残にバキッと割れてしまったし、装着したばかりのPHMCオリジナルアルミサイレンサーの前部下側も削れている。〝子供じゃあるまいし左右ぐらい確認しろってんだ！〟と頭の中ではどなっていたが、人間とオートバイじゃ、相手を悪者にするのは無理だから、「ちょっと一、気をつけてよー」としか言えなかった（シクシク）。

しかたなく壊れた各部のパーツを〝ごまかす〟方向で修理を進め、そろそろごまかせたかな？というところまで仕上がると、恒例のダッチランが近づいてきた。もちろんSSでは初めてのサーキット走行であり、否応なしに気分は高まる。前回512F3で参加したときの〝走り〟をかなり美化しており、頭の中には、SSで快走している自分がいるのだが、そこで問題が発覚。

ダッチランをきっかけにオサダモータース製シングルシートを装着したのは、以前のドカドカ日記でご承知のとおりだが、実はそれ以外にも理由があったのだ。STDのシートはキーによる開閉が可能なのだが、ストライカー（ガチャッとロックされる部分）の具合が悪く、フル加速時にガコッと外れ後ろにずれてしまい、これからサーキット走行をするというときにこれでは芳しくない。しかし、いくら調整しても改善することができなかった。つまらないトラブルだったが、シングルシートへの換装はスタイリングの問題だけではなかったのだ（皆さんのSSは大丈夫ですか？）。

そして、発注していたギザ製のFC鋳鉄φ320mmフロントディスクがダッチラン前日にやっと手元に届く。就業時間が終わりを告げるのが早いか、SSを社内に入れるのが早いか、というタイミングで作業開始。弊誌編集部は時として〝作業場〟と化すのだ。

この程度の作業は朝飯前なのでさっさと装着し、さっそく試運転に出る。ブレーキレバーのストロークも減り、タッチがとても良好になっている。ディスクの肉厚が増えてピストンの出る量が減ったためか、ブレーキの構成パーツ全体に剛性感が感じられるようになった。しかも表面処理が完全に剝がれていない状態ですらフィーリングはかなりのレベルでグッド。使いきれるかどうかは後々の課題とし、いざ仙台ハイランドでの4時間走行へ…。　（広瀬賀津美）

❶ダッチランまでになんとか修復しきれたSS。シングルシートになったがピリオンステップは装着したままだ。サイレンサー前部のバンク角確保風の〝にげ〟は実はキズ隠し。これにあわせて右側にも。❷SSがいちばん格好よく見えるカット。シートの形状もよくわかる。タンクの形状に合わせたイヤミのない形状が購入のポイントだった。❸掃除がしやすいように丸穴だけのデザインとした、ギザ製FC鋳鉄ブレーキディスク。フローティングピンには、奮発してチタンを選択。メッキの剝がれ方が均一でなく、ちょっと心配したが、装着後数1000kmで消えてくれた。ごく軽くかけたときブレーキレバーに極少のジャダーを感じたが、機械式ABS？と思えばこれも問題なし。

500V due & SB6-R Exhaust System

Bimota SB6-R
フルEXマフラーシステム(デュアルタイプ)
ステンレス・カーボン ¥235,000

Bimota SB6-R
フルEXマフラーシステム(オーバルタイプ)
ステンレス・カーボン ¥248,000

Bimota 500V due
EXサイレンサーKIT
ステンレス・カーボン ¥280,000

Bimota YB7
EXサイレンサー(スリップオンタイプ)
ステンレス・カーボン ¥87,000

Bimota YB8・Furano・Dieci
EXサイレンサー(スリップオンタイプ)
ステンレス・カーボン ¥92,000

Bimota DB2
EXサイレンサーKIT
ステンレス・カーボン ¥138,000

TRIUMPH 900系 3気筒用
フルEXマフラーシステム(デュアルタイプ)
ステンレス・カーボン ¥193,000

TRIUMPH 900系 3気筒用
フルEXマフラーシステム(シングルタイプ)
ステンレス・カーボン ¥166,000

DUCATI 900SS・SL
フルEXスクエアコレクターシステム
ステンレス・カーボン ¥148,000

YAMAHA TRX850
コレクターチャンバー付フルEXマフラー ¥118,000

Super Ductile Disc Rotor

SAXONディスクローターは、下記機種の他にもオーダーメイドによる受注生産も行っております。

SAXONスーパーダクタイル(鋳鉄)ディスクは、高いコントロール性と耐歪み性、耐クラック性など優れた耐久性が特徴です。

DUCATI 900・851・888 TZ250
リアディスク ¥32,000

左：DUCATI 900SS・SL Bimota
右：TRIUMPH 900・1200
フロントフローティングディスク ¥58,000

Bimota YB系・SB系 TESI-1D系
リアフローティングディスク ¥56,000

Carbon Rim Wheel Evolution

SAXON CM500シリーズ カーボンリム＋マグネシウムスポーク

超軽量マグネシウム製３本スポークと、他社にない特殊製法によるカーボン繊維の編み方、高熱・高圧縮によるドライカーボン製ホイールリム。
SAXON社のオーナー、ナイジェル・ヒル氏自らが設計したこの超軽量ホイールは、レースカテゴリーBEARS CLASSでその性能を実証しています。
各国内外メーカー対応。リムが別体式のため、豊富なサイズバリエーションの中からベストチョイスができます。
詳しくはお問い合わせください。

Fr.リムサイズ 3.25～3.75
Rr.リムサイズ 5.00～6.25
前後セット販売のみ（リペアのみ別売可）
¥499,000

Front 3.50-17 2.85kg
Rear 6.00-17 3.95kg

DUCATI 916用も入荷しました。

(有)金城 IVY. RACING
〒341-0044 埼玉県三郷市戸ヶ崎2181番地
TEL 0489-56-2780 FAX 0489-56-2235

トリニティースクールに通う

●クランクまわりとギアボックスはとりあえず完成

第❼回

4月11日

前回でバルブタイミングは終わったつもりだったのだが、たまたま学校にやって来た1期生の小松さんにこれまでの苦労を話すと、「ところで中村さん、ベースガスケットは入れた？、シリンダーとヘッドはちゃんと留めてやった？」と聞かれる。そりゃあもちろん、ちゃんとやった…はずだ。ああ、でもなあ。ちょっと急いでやっていたし、もしかして。

「そう思うんならもう1回やれば。せっかくそこまでこだわったんだし」と言われると、返す言葉がない。こういう自分の性格が悔やまれる。僕の人生はこういうことが多い。例えば編集部で仕事をしていて帰るのがいちばん最後になった場合、会社を出てしばらくしてから、鍵は閉めたっけ、タバコの火はちゃんと消したっけと気になり、引き返して確認することはしょっちゅう。もう少し、ひとつひとつをその都度確認してしっかり生きていきたいものだ。しかし小松さん、どうせならもっと早く言ってほしかった。だがしかたがない。再度チャレンジ。さすがにもう10回はやっているだろうから手慣れたもので、計測はすぐに終わった。結果は前回と変わらず。意外に僕も侮れない。

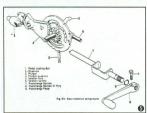
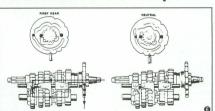
'95年5月号で、ヨシムラに自社製カムについてのお話を聞いたとき、同社の技術者が、「ストリート車の場合は特にバルブタイミングを計測する必要はありません。計測は面白い作業ですが、ユーザーの方が測る場合はその誤差のほうが心配です」と言っていた。確かにそうだ。これは作業者の能力が非常に問われる仕事だ。STDと同じくタイミングマークを合わせればいいカムシャフトだったらこんなに苦労はしなかっただろう。だが逆にいうと、こういう一筋縄ではいかないカムだからこそ勉強になった。ここまでハマらなければ、カムやバルブの気持ちになって、タイミングを合わせようという心境にはならなかったと思う。

さて計測が終わったら、吸排気両方のカムギア、アイドラーギア、オイルポンプを組んで本日は終了。

4月14日

バルタイが決まればようやくクランクケースを閉じることができる。しかしその前にやることがあった。クランクシャフト左側にはオルタネーターを留めるためのスタッドボルト穴があるのだが、それがナメていたのでヘリサートをやらなくては。さてこのヘリサートについて、どうも以前の僕は悪い印象を持っていた。何というか最後の手段とでもいおうか、次にナメちゃったらもう終わりというような感覚だったのだ。

しかしそうではないようだ。航空機なんかでは最初からヘリサートが入っているネジが数多くあるそうだし、2／4輪のレーサーでも、マグネシウムホイールのブレーキディスク取り付け穴や、ヘッドまわりのボルト穴にも最初からヘリサートが入っているらしい。つまりヘリサートは修理のためにだけあるのではない。パーツに直接切られたメネジよりも高い強度（ちょっとイマイチな表現ですが、他に思いつきませんでした）を得ることができるのだ。ただしネジロック剤が使えないという欠点はあるが。というような話を校長から聞いた後、'98年の5月号の工具の話にほとんど同じことが書いてあったので、なんとも感心してしまった。校長が言うには、コストダウンの波が押し寄せる前の古い英車には、大事な部分には始めからヘリサートが入っている車両が結構あるらしい。

この原稿を書いているのは10月で、実作業とはなんと半年の開きがあるのだが、思えばこのころから僕の考えは変わってきた。以前の僕はネジ山がナメた日には、そりゃこの世の終わりくらいに落ち込んでいた。

❶吸排気のカムギアを装着し、吸気カム側にオイルポンプを装着したら、タイミングサイドは完成。
❷①に装着するカバーの裏側。いちばん下の穴の両側の肉がやや盛り上がっているが、これはオイルポンプから、クランク、排気タペットへとつながるオイルライン。カバーといっても単なるフタではないので慎重に扱う。左上の凹み内にはポイント（当校ではCDIに変更するのでピックアップユニット）が収まるが、これは排気カム軸に固定されている。
❸クランクケースを閉める直前。せっかく磨いたコンロッドには傷がつかないようにテープを巻く。はがれやすいハーネステープが理想だが、なければビニールテープでも可（でも若干ベタベタする）。この時点でドライブスプロケットを装着しているのには理由がある。クランクケースを閉じクラッチユニットを組んでしまうと、これを装着することができないのである（⑬参照）。整備性のよさで知られる英国旧車だが、このへんは今の国産車の勝ち。
❹コンロッドを手で持って、クランクがスムーズに回転するかどうかを確認する。すべてが組み終わった後にやるのはもちろん、クランクのみを組んだ状態でもみておく。回転が渋い場合はコンロッド大端のクリアランス調整を失敗している可能性がある。
❺ギアチェンジ機構の展開図。この図では左下が進行方向。まず足で9のペダルを上にかき上げたとしよう。すると7が後ろ向きに回転し、その動きが2に伝わってこれも同じく後ろ向きに回転。2から4に伝わる際、それまで前後だった回転が左右（進行

あの力なくクルクルとネジが回転する感覚、そして指先から脳に伝わる不快感と絶望感は、僕を落ち込ませるのに充分だったのだ。でも今は違う。もしそうなっても、ヘリサートという手段を知っているし、それでもダメなら穴径を広げてワンサイズ大きいボルトにすればいい。こういう手段を知ると、バイクいじりの姿勢がどんどんポジティブになってくる。なんとかなる。道具と頭を駆使すれば解決できないわけはない。

どうしても緩まないボルトだって絶対に外す手段はある。さらにいうと、例えばボロボロのイグニッションコイルステー、クラックが入っているうえに錆だらけだったとしても、錆はサンドペーパーで落とせばいいし、クラックは溶接すればいい。そのうえで缶スプレーで塗っちゃえば充分再利用できる。形状が簡単だったら自分で造ってもいい。今、そういう作業がすごく面白く感じる。問題に直面したとき、落ち込むんじゃなくて、解決策を考えて実践するのが実に楽しい。

さて話は作業に戻る。クランク、カムを入れてクランクケースを閉じる。トライアンフのケースは左右割り。合わせ面に液体ガスケットをまんべんなく塗って、左右の締めつけボルトを徐々に閉めていく。すべてを締め終わったら、手でクランクシャフトを回してみて、スムーズに回転することを確認する。

4月21／25日

クランクの回転や、ピストン、バルブの動き方、そういうものはエンジンをバラしたことがなくてもなんとなく理解できる。しかしどうにもわからないのがミッションだ。なんでレバーを足で上下させることで、ギアが左右に動き、噛み合いが変わっていくのか。そのへんを理解するために実際にセットされるのと同じように、机の上にミッション一式を置いてみる。

ところで昔のバイクは、エンジンとミッションが別々になっているものが多い。先月号で紹介したノートン・コマンドなんかがそうだし、ハーレーのビッグツインは今でもそうだ。トライアンフもこの例に漏れず'62年までは別体型だったのだが、それ以後は一体型となった（僕のは'76年式だから当然一体型）。といってもエンジン室とミッション室は完全に分かれている。トラは、世間では別体型のほうが人気があり、価格も高いようだが、何よりもいじる〝素材〟としてトラを見ている僕にとってはどちらでもいいことだ。

さてミッション。実際に自分の手を使ってカムプレート（今の国産車でいうシフトドラム）を回してみると、鷹の足先を思わせるシフトフォーク溝に沿って左右に動き、ギアを動かす。ああ、なるほど。確かにニュートラルだとカウンターシャフトに回転は伝わらないし、1速にシフトするとこのギアとこのギアが噛み合って…わかった。ようやくわかった。そういうことだったのか。どういうことかというと、いや、口で説明するのは難しい。やっぱりこれは目で見ないことにはわからないと思う。百聞は一見にしかずというやつだ。しかしミッションというものを最初に考えたのはどんな人なのだろう。相当頭がいい人にちがいない。

動きを把握していざ組み込みという段になると、摺動部をピカピカに磨いたらもっとシフトタッチがよくなるんではないかなどという考えも浮かんでくる。しかしである。他の生徒はとっくにミッションなど組み終わっているとあっては、そういうわけにもいかない。留年すると追加料金だし。まあそういう細かいことはSTDを乗り込んだ後に考えることにしよう。

5月2日

実際にミッション一式を組み終わり、シフトしてみるとタッチがやや硬い。本当は足でやることを今は手でやっているとはいえ、ちょっと硬すぎないか。何度かバラして組み直すが異常は見当たらない。各部をチェックした後校長に相談すると、「オイルは塗りましたか」と言われる。で、オイルをしっかり塗布してみると、今まで10必要だった力が6くらいですむ。改めてオイルの重要性を思い知った次第。オイル以外にも、各軸の左右に入るベアリング位置の微妙なずれや、ミッションカバーのガスケットの入れ忘れなんかでも、シフトフィーリングはずいぶん変わるらしい。

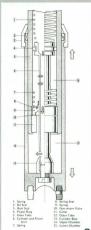
トラのミッションは右側から入れる。もちろんクロスミッションなんかを組む際もエンジンを全バラにする必要はなく、ミッションカバーを開ければいいだけ。考えてみると'80年代には市販車にも採用されたカセットミッションはこれの発展型のようなものだ。また2本のシャフトは上下に配置されている。今年の春にはYZF-R1が軸を1本上に設置してエンジン前後長を詰めたと話題になったが、それもこの構成をみているとそんなに大騒ぎするほどのことではないと思える。

5月9日

今日は、クランクケース右側のタイミングサイドカバー、左側の1次減速機構取り付け。1次減速は3連チェーンで、ドライブチェーンと同じくここのチェーンラインを出さなくてはならない。ここにズレがあると、クランクからのパワーがきちんと、ミッション、後輪へと伝わっていかない。このチェーンの整列という作業は以前自分のZでもやったので、自分でいうのもなんだがなかなか要領を得ている。どんな分野でもそうなんだろうけど、やはり経験というのは大事だ。

ここまでやるととりあえずクランクケースまわりの作業は一区切りになる。次は各自が自分の車両に装着されていたシリンダーのボアを測る。その後、ピストンおよびピストンリング、シリンダーなどに関する講義があって、本日は終了。（中村友彦）

方向に対して）に変わる。4の2と接触している側は下へ、反対側は上へと回転。そうするとカムプレートが回転し、シフトフォークが動く。これは左チェンジのもので、右チェンジの場合は、2の向こう側にシフトペダルが付く。ところで今のバイクでチェンジレバーの位置を左右入れ替えようと思ったら、エンジンの外側を通すしか方法はないが、トライアンフはなんと大胆にもエンジンとギアボックスの間を貫通させている。おそるべき余力（駄肉？）。
❻❼トライアンフ純正サービスマニュアルにはこのように、何速のときにどういうふうに力が伝わるかの図が掲載されている。これを見ながら、実際に動かしてみると非常に理解が深まる（⑦は1速）。カムプレートの回転はミッションケースの下から生えているプランジャー（⑤の3）によって止められる。カムプレート外周にはこのプランジャーとかみ合うための凹みが全部で6個ある。1～5速用は等間隔で、ニュートラル用は1、2速のちょうど真ん中。
❽ミッションカバーは2枚あって、これは外側。左端の突き出た部品が⑤の2。その左にあるコの字プレートの内側に、猫の爪のようなものが2本出ているのがわかるだろうか。これが⑤の4に動きを伝える部分。ここで回転が前後→左右に変わるのである。
❾⑧から、キックギアとそのリターンスプリング、コの字プレートを外したところ。コの字プレートの下には、⑤の2の部品、さらにはシフトペダルを適正位置に戻すリターンスプリングが入っている。
❿内側に入るミッションカバーを外側から見たところ。中央にギアの切ってある部品が見えるがこれが⑤の4。このギアと猫の爪がかみ合っているのだ。
⓫今度はそれを内側から見る。扇状の部分のギアがカムプレートのギアとかみ合うのである（ただし実は写真は僕のではなく右チェンジ用で、⑩にある左チェンジ用のシャフトが通るための穴がない）。
⓬カムプレートとギアを仮組みしたところ。ミッション室の下に六角ボルトがあるが、この先にプランジャーが装着される。プランジャー内にはスプリングが入っていて、このスプリングの硬さを変えることで、微妙にシフトタッチを調整できる。
⓭昔の英車はたいてい左側にこのようにチェーン駆動の1次減速機構を持っていた。だからこちら側からの眺めはなんとなく似たような雰囲気になる。現在のオートバイでこういう構成はハーレーぐらいだ。さてトライアンフがここに3連チェーンを採用したのは'73年からで、それ以前は2連。もっと大昔は当然シングル。上に見える丸い穴はブリーザーの取り出し口。ではクランクケース内の圧力はどうやってこの部屋に抜けてくるかというと、クランクスプロケットの右にある小さな3つの穴が見えるだろうか。なんとこれだけ。そのためかレースで見るトライアンフはブリーザーを増設している車両が多い。
⓮現状でのシリンダー内径をシリンダーボアゲージで計測。これによって何㎜オーバーサイズのピストンを使うかが決まる。こういうめったに使わない工具の使い方をマスターするには相当な鍛練が必要だ。初心者には正確な計測はまず無理だと思う。

突然ですが中村のZ1000MkⅡいじり

7月号で決着をつけたダイナミックのリアショックだが実はまだやっていた。以前は僕の希望でSTDのフロントフォークにリアを合わせるという方針でやっていたのだが、そのときから富樫さんは「フロントも調整したいなあ」と言っていた。トガシエンジニアリングでダイナミックを販売するときは、たいてい前後とも調整をする。今回はそういう方針でセッティングを行ってもらった。

富樫さんのSTDフォークに対する不満は、初期作動の悪さ、奥のほうでのストローク感不足。これを解決するため、バネレート（併せて①のプリロード調整機構を設置。これは先月号でも紹介）と減衰力の変更（オイルだけでなく、②の左右方向の矢印部、オイル通路の径も変更）が行われた。結果、フロントの動きがよくなり、ストロークも増えたので、併せてリアショックがSTDより3㎜長い352㎜となり、MkⅡは僕の元に帰ってきた。

実際に乗ってみると、確かにフロントフォークには以前よりストローク感がある。これに乗ると以前がアンチダイブ付きに思えるほど。奥のほうでの、縮み、戻りがずっと自然に感じる。さて問題のリアはというと、なるほど。STDフォークでリアショックを352㎜まで伸ばすと、どうしても後ろが突っ張っているような違和感があった。だが今はない。スムーズなピッチングを感じる。

ところが何日も乗ると、また違和感が発生してきた。STDと同じ349㎜に戻すとそれが消える。これはやっぱり乗り方の問題ではないだろうか。アクセルを開けて乗るぶんには352㎜でもいい。いや、でもというより峠道なんかではこっちのほうが断然いい。だが街乗りならSTDの349㎜がベストだ。やはりSTDの設定は侮れない。ダイナミックのショック長調整は簡単だから、僕は状況に応じて使い分けようと思っている。

CUSTOM&RACING WINNING RUN

メーカー	機種(製作例)	価格(20段)	価格(25段)	※クーラーセット
HONDA	VFR750Fインターセプター	￥88,000	￥105,000	
	VF750 マグナ	￥88,000	￥105,000	
	CB1300SF	￥78,000	￥ 95,000	￥123,000
	CB400SF	￥88,000	￥105,000	
	X-4	￥78,000	￥ 95,000	￥123,000
YAMAHA	FZ750	￥88,000	￥105,000	￥123,000
	FZ400	￥88,000	￥105,000	
	RZ250/350	￥88,000	￥105,000	
KAWASAKI	KZ1300	￥95,000	￥112,000	
	GPZ900/750R	￥78,000	￥ 95,000	￥123,000
	ZZ-R1100	￥78,000	￥ 95,000	
	ZX-10	￥78,000	￥ 95,000	
	ZX-9R	￥78,000	￥ 95,000	
	ザンザス400	￥78,000	￥ 95,000	

※クーラーセット・・・20段ラジエター十9in-10lowオイルクーラー(フィッティング、ホース、ステー付)
●表記以外の機種もSTDラジエターをお送りいただければ製作致します(別途見積)。
●ご注文の際は在庫、納期をご確認ください。

オリジナルラジエター

3層構造のラジエターはSTDの1.5倍のカロリーを持っており、充分な冷却が得られます。冷却を重視しているため、あえて無塗装としています。

20段　H210 × W408 ×D70

25段　H250 × W408 × D70

※本体寸法(ステー、取り出し口除く)

■フロントフォーク延長キット

メーカー	機種	正／倒立／径	延長	価格	備考
HONDA	CBR1100XX	正立／φ43	30mm	￥13,000	
	CB1000SF		30/50mm	￥23,000	ADJUSTER付
	CBR900RR	正立／φ45	70mm	￥23,000	14mmレンチ付
	VFR750R(RC30)	正立／φ43	70mm	￥22,000	
	NR750	倒立／φ54	50mm	￥25,000	
	CB400SF	正立／φ41	50/70mm	￥12,000	
			50/70mm	￥23,000	ADJ付
YAMAHA	XJR1200	正立／φ43	35/50mm	￥12,000	
			35mm	￥23,000	ADJ付
	FZR750R(OW01)	正立／φ43	50/70mm	￥22,000	
	XJR400	正立／φ41	50/70mm	￥12,000	
			50mm	￥23,000	ADJ付
	TZR250SP	倒立／φ50	50/70mm	￥22,000	
SUZUKI	～'90GSX-R1100	正立／φ43	50/70mm	￥23,000	17mmレンチ付
	'91～GSX-R1100	倒立／φ52	60mm	￥25,000	
	～'89GSX-R750	正立／φ43	70mm	￥23,000	14mmレンチ付
	'90～GSX-R750	倒立／φ50	50/70mm	￥25,000	
	'90～RGV-Γ250	倒立／φ50	50/70mm	￥25,000	
	～'89GSX-R400	正立／φ41	70mm	￥23,000	14mmレンチ付
	'90～GSX-R400	倒立／φ50	50/70mm	￥22,000	
KAWASAKI	ZZ-R1100	正立／φ43	50/70mm	￥22,000	
	ZRX1100	正立／φ43	50/70mm	￥23,000	17mmレンチ付
	ZEPHYR1100	正立／φ43	35/50mm	￥12,000	
			35mm	￥23,000	ADJ付
	ZXR750H	正立／φ43	50/70mm	￥23,000	17mmレンチ付
	ZXR750J～	倒立／φ52	30/50mm	￥22,000	6角タイプ
				￥23,000	スパナタイプ17mmレンチ付
	ZEPHYR400	正立／φ39	50mm	￥12,000	
	ZXR400H	倒立／φ50	70mm	￥25,000	

●プリロード調整、減衰調整が標準装備のフォークは、その機能がそのまま使えます。
●表中、"径"は延長部分の径です。(正立=インナーチューブ径、倒立=アウターチューブ最上部径)
●プラス1万円にて取り付けサービスを行っております。どうぞご利用下さい。

■エレメントアダプター

オイルフィルターをインナータイプからカートリッジ式に変更するための変換アダプターです。カートリッジ式フィルターにすることにより、濾過性能が向上すると同時に面倒なフィルター交換がとても楽になります。国際特許出願済

メーカー	機種		備考
HONDA	CB750/900/1100F	￥9,800	
		￥15,000	#8 O/C取り出し口付
		￥45,000	エキパイ上O/C付キット(9in-10)
		￥52,000	ライト下O/C付キット(9in-10)
	CBR400F	￥9,800	
	CBX400F	￥9,800	
	CB750/400Four	￥12,000	
YAMAHA	XJR1200	￥12,000	
	FZ750	￥12,000	
SUZUKI	GSX750/1100S刀	￥16,800	
		￥20,000	#8 O/C取り出し口付
		￥58,000	O/C付キット(9in-10)
	GS1000/750	￥15,800	
	GSX400F/FS/E	￥15,800	
KAWASAKI	ZZ-R1100	￥15,000	
	ZEPHYR750/1100	￥15,000	
	GPZ750/900R Ninja	￥15,000	
	GPz750/1100F	￥15,000	
	GPZ1000RX	￥15,000	
	Z750/1100GP	￥15,000	
	Eliminator750/900	￥15,000	
	ZX-10	￥15,000	
	Z1000J/R	￥15,000	
	Z1000MkII	￥15,000	
	Z1/2	￥15,000	
	Z1000F	￥15,000	
	Z750FX	￥15,000	

※各製品ともブラック、シルバー、ブルー、チタンの4色を用意しております。

■スイングアーム　ツインパイプ

機種	価格
CB750/900/1100F	￥98,000
GSX750/1100S	
GS750/1000	
XJR400/1200	
SR/SRX	
Z-F/J/R	
GPZ750/900R	￥120,000

※表に無い車種用のものについてはオーダーにより製作いたします。どうぞご相談ください。

ステアリングステムキット

●アッパー：35mm　アンダー：35mm　2本止め　￥120,000
●アッパー：35mm　アンダー：50mm　3本止め　￥150,000
別売ハンドルポスト　￥10,000
各車種ボルトオン　フォーク径　オフセット量オーダー可能

他車のフォークを装着する場合、ステムまで流用するとオフセット量の違いからフロント荷重まで変化します。前後の荷重量を合わせるためには、フォーク自由長、車種により寸法が変わります。詳細はご相談ください。

クラッチレリーズプレート

GPZ900R ZZ-R1100　￥15,000

Z1000J／R　￥15,000

XJR1200　￥15,000

スプロケットカバー

CB-F　￥12,000

スイングアーム　ツインパイプ

x-4（オーダーにて延長仕様）￥98,000

フロントフォーク延長キット

左記表にないものはオーダーにて製作可

エレメントアダプター

左記の価格・仕様表を御覧ください。

デジタル進角カバー

Z系　￥55,000　Z1000J/R、GPz-F系　￥50,000　CB-F　￥60,000
点火系の信頼性UP、各回転数における点火時期特性、バンク角の確保に　※イグナイター、ピックUPコイル等は別途

チタンマフラー

CB-F　オールチタンメガホン　￥250,000
※サイレンサー各種オーダー可

●これからカスタム車を製作しようとお考えの方は、まず試乗してご自身でお確かめください。そこから自分仕様の方向性を見つけてください。
●全国車両の配送もできます。また、2～3名より出張試乗会も可能です。シャシーセッティングの違いを体感してください。
●ウイニングランカスタムはエンジン、シャシーとも1年間保証付です。
●すでに仕上がったフルカスタムで、フロントが切れ込む、コーナー進入からタイヤのグリップ感がない、などどんな些細なことでもご相談ください。

全国通販OK

●ご注文の際は必ず電話またはFAXにて在庫確認のうえ、代引発送、現金書留、銀行振込にてお申込みください。お買い上げ3万円以上は送料無料です。なお価格に消費税は含まれておりません。
●各種マフラー、フレーム加工、ホイール取り付け、ワンオフパーツ製作等お気軽にお問い合わせください。

業販大歓迎

●ウイニングラン製品販売店募集中。見積り、在庫、納期等お気軽にご相談ください。

WINNING RUN
ウイニング ラン

TEL.054-645-1248
FAX.054-645-1269

〒426-0036 静岡県藤枝市上青島471-6　営業時間AM10:00～PM8:00

●ウイニングラン製品は、ルナティックホームページでもご覧いただけます。 http://member.nifty.ne.jp/LUNATIC/

intermot 98

Report : Jun Yamada　Photos : Koh-ichi Ohtani

**ドイツはミュンヘンに新設された大型の見本市会場、そこでインターモト98は開催された
従来のケルンショー（IFMA）は自転車との併催であったが、インターモトはオートバイのみのショーだ
このことは、近年のヨーロッパにおけるオートバイ人気の高さを示すひとつの証といえよう**

開催日：9月16〜20日（14〜15日はプレスデイ）　主催：メッセ・ミュンヘンGmbH

バイク業界の起死回生となるかBMW C1。

新しい資本が入って活気づくドゥカティ。

効率を突き詰める努力から未来が見える。

バンス＆ハインズなど北米からも多い出展。

アフターマーケットが期待するBMW R1100S。

温故知新。グッツィツインとカーボンフレーム。

ヨーロッパ最大のモーターサイクルショーとしてよく知られていたのは、同じドイツでもケルン市で開催されていたケルンショー（通称IFMA）である。しかし、ミュンヘン市が郊外の広大な空港跡地に大きな展示会場を建設することになり、オートバイだけの単独開催（ケルンショーはオートバイだけでなく、自転車やその関連企業を含めた膨大なイベントであった）を模索していたショー事務局と合意、'98年の今回をその第1回として行うことになったわけだ。

"INTERMOT 98"と銘打たれたミュンヘンショーは、オートバイとスクーター、その関連企業だけに限られたとはいうものの、規模は東京モーターショーの4輪館すべてを含めたほどの広さであり、日本メーカーはもちろん、ヨーロッパ、アメリカ、そして東南アジアなど全世界からの出展があり、その熱気とニューモデルラッシュで、見る者を圧倒していた。　（山田 純）

DUCATI

アメリカの投資グループにより資本強化が図られたドゥカティは、今年になってカスティリオーニからも完全に離れたが、そのためかこれまで以上に意欲的な展示で注目を集めていた。

なかでも人気が高かったのは、ガラスケースの中に収められた実物大のプラモデルのようなMH900eだ。この不思議な魅力を持つ作品は、かつて一世を風靡したマイク・ヘイルウッド・レプリカをモチーフに近未来的な要素を加え、スポーツバイクの新しい方向性を提案するデザインスタディである。

現行ラインアップもそれぞれ進化を遂げ、中心となる916シリーズは、排気量が、今シーズンもチャンピオンに輝いたワールドスーパーバイク用ワークスマシーンと同じ996ccとなり、全体的なパフォーマンスがかさ上げされた。そして、スポーツツアラーとして人気を集めているST2に916系の水冷DOHC 4バルブユニットを搭載したST4が新たに加わることになった。

中央部の絞り込みを強調した流麗かつ先鋭的なカウリングをまとって今年フルモデルチェンジしたSSシリーズには、900SSのハーフカウル仕様と750版が追加された。一方モンスターシリーズは、15台ほどのカラーバリエーションモデルをずらりと並べ、さらに、ミニスクリーンやサブキャリアなどのオプショナルパーツを装備した車両など、オーナーが自由に楽しめる要素を加えたモデルを展示することで、ユーザーの個性を際立たせる工夫をしていた。このモンスターシリーズは、いろいろなスペシャルパーツが多くの会社からリリースされていて、ヨーロッパ各地の若いユーザーから絶大な支持を得ているだけに、より一層の販売増を狙うドゥカティ社の力の入れようがわかる。

MH900e

MH900e　丸みを帯びたハーフカウルが、昔懐かしい、ベベルギアとバーチカルシャフトでカムを駆動していた時代のマイク・ヘイルウッド・レプリカ風のカラーリングと形状を持つフューエルタンクと一体成型され、独特のネオクラシック調の雰囲気を演出している。

パワーユニットは現行の900SSの空油冷SOHCだが、クランクケースやサイドカバーなどにワンオフパーツをうまく組み合わせ、レトロイメージにまとめている。フレームも形状は一見SS系に似ているが、このモデルのために製作されたスペシャルで、スイングアームもモノアーム。美しくポリッシュされたフロントフォークはこれまた現代的な倒立タイプで、ハイパープロのステアリングダンパーを備える。トラス構造片持ちスイングアームが注目されるリアサスペンションは、リンクを介さずにスイングアームに直接取り付けるタイプのモノショックとしている。エグゾーストパイプは、シリンダーヘッド出口から急激に上げられ、後方シリンダーから出されたパイプとともに半分に断ち切られたようなシート下から真っ直ぐ後方に取り回されている。面白いのは、このサイレンサー後端にウィンカーレンズがはめ込まれていることだ。したがって排気は、スーパートラップ的といおうか、その少し前の横方向に開けられたスリットから出される。

またこのMH900eにはバックミラーがないが、実はシート後部に小型のCCDカメラを持ち、メーターパネルにはモニターらしきものも備えている。これをドゥカティのエンジニアに確認したところ、「ああそうだよ、でもこれは冗談だけどね！」と笑って教えてくれた。

996

996SPS

ST4

SUPERSPORT 750

SUPERSPORT 900

996　996ccとなったことでネーミングを変更。SPSとはカムが異なるエンジンは、最高出力112ps／8500rpm、最大トルク9.5kg-m／8000rpmを発揮する。このエンジンのスペック変更に伴って、外観的には大きな変化はないものの、発熱増に対処した冷却系統の見直しや潤滑系統の強化などが行われているはずだ。これまでの916より低い回転でより大きなパワー／トルクを発揮するビッグツインとなったことで、定評のあったクイックなハンドリング（年ごとに進化した）に加えて、強烈な中速回転域からの加速が加えられているにちがいない。

996SPS　世界最速、最高のスーパースポーツという定評を持つ916SPSは登場時から996ccユニットを搭載していたが、今回ようやく車名が排気量と同じになった。このモデルではフレームがクロモリではなく996と同じ一般的な素材となったが、逆に前後ホイールはマルケジーニの新型5本スポークを採用。乾燥重量190kgに変更はない。チタンコンロッドやスポーツカムを組み込む123psのDOHCツインはオルタネーターが新型になっている。資金力、技術力において世界一を自負する日本のメーカーの厳しい挑戦を退け、またも世界スーパーバイク選手権を制したドゥカティのトップモデルとして君臨するマシーン。

ST4　ドゥカティがスポーツツアラーというカテゴリーに挑戦するために造り上げられたST2は、ヨーロッパで好意的に受け止められた。そして、ドゥカティがそのシェアをさらに伸ばすべく、今回STラインに加えてきたのが、ST4だ。パワーユニットをより強力な916系の水冷DOHC 4バルブに換装してきたのだ。これによって出力は一気に105ps／9000rpmに上がり、長距離を淡々とこなすだけでなく、より一層のスポーツ性を手に入れることになった。車重は215kgとやや重くなったが、パワーウェイトレシオではぐっと小さくなっているから、その走りのパフォーマンスは数段レベルアップされているはずだ。

750SS　900SSと同じスタイリングに生まれ変わった750SS。エンジンは2バルブの空油冷ユニットで、64ps／8500rpm、6.3kg-m／6000rpmの控えめなスペックが発表された。しかし、183kgという軽い車体との組み合わせによって、900SSとはまた違ったスロットルを開けやすいキャラクターとなっているはずだ。同排気量でもよりスパルタンなスポーツ性は748／748SPにまかせて、SS系には、親しみやすく、そして扱いやすい性格を持たせ、コストも抑えることで若い層から女性にまで受け入れやすい車種としている。そうした手法をみると、同じ90度Lツインというエンジンレイアウトを取りながらも、はっきりしたジャンル分けができているということがわかる。

900SSハーフカウル　900SSに加わった新顔がこのハーフカウル仕様。絞り込まれたウェストから下半分を取り去ることで、独特のLツインユニットをはっきり見ることができるようになった。基本的なスペックはこれまでのフルカウル仕様と変わらないが、軽快さが増したことで、Lツインフリークに違った魅力をもたらしてくれそうだ。

BIMOTA

SB8R

DB4

経営危機がささやかれていたビモータだが、新体制も固まったようで、このインターモトには、同社の独自性をより明確にしたモデルを展示、存在を強烈にアピールしていた。ビモータの歴史は、世界GPを含む多くのレースでの実績を背景に、信頼性の高い日本製バイクのパワーユニットを自社の優れたシャシーを組み合わせることで、大メーカーの製品では得られないトータルパフォーマンスの高さと、豊かな個性を提供することで続いてきた。その流れは、創立時代のメンバーが去った今も変わらず、それが熱狂的なファンを生み出してきたといえる。

スズキの意欲作TL1000S／Rの90度Vツインユニットをビモータ流のアルミツインスパーフレームに積んだSB8Rは、そのパワーユニット以外を手堅い手法でまとめることで、いかにもモーターサイクル・コンペティションを知り尽くした男たちの作品といった迫力を醸し出すことに成功している。

SB8R　TL1000S／RのDOHC90度Vツインユニットを搭載したSB8Rは、世界スーパーバイク選手権に挑戦するためのベースマシーンとして開発された。最近のビモータらしい直線的な太いアルミツインスパーにカーボンコンポジット製のスイングアームピボットを組み合わせるという、剛性と軽量を満足させるにせよ、量産には向かない独自性の強いフレームに、前輪荷重を稼ぐためにTL1000Sのエンジンをやや後傾して搭載している。このSB8Rの外装部品をすべてカーボンファイバーとしたスペシャルも展示、ショー直前に参戦したボルドール24時間のプロト部門優勝マシーンとともに、その潜在能力を誇示していた。

DB4　新型900SSの空油冷ユニットをマントラ風のアルミトラスフレームに搭載するDB4がヴェールを脱いだ。外装はDB2に極似した印象を受けるが、車体寸法をはじめとするディメンションはすべて見直され、エンジン出力の絶対値こそそれほどでなくても、コーナリングでは他の追随を許さないという、ビモータらしいコーナリングマシーン、かつてのDB1の後継車としてのカラーを強く打ち出してきた。

LAVERDA

TTS800

経営母体がたびたび変わるという紆余曲折を経験しながらも、V型レイアウト以外にスポーツマインドを求めるビッグツインファンのために頑張るラヴェルダ。彼らのこれまでは、'70年代の同社全盛時の遺産を再構築することに全勢力が注がれてきたかのようだった。しかしここにきて、前傾パラレルツインというレイアウトこそ踏襲するものの、4バルブ化や電子制御の燃料噴射といった現代レベルの技術を積極的に取り入れることで、独自性あふれるスポーツ路線を歩み始めたといえるだろう。

今回発表されたTTS800は、650ccをベースに800ccまでボアアップされたロングストロークタイプの水冷DOHC並列2気筒を、パイプを組んだダイアモンドフレームがつり下げる伝統的なレイアウトと、精悍な猫眼の2眼ヘッドライトを持つハーフカウリングと大きく後方に跳ね上げたテールパイプのエグゾーストシステムというディテールで武装、高めのハンドルと合わせて、新たなラヴェルダファンを獲得しようという意欲作だ。

ラヴェルダといえば、DOHC並列3気筒という個性的なエンジンを開発したことでも知られたメーカーである。このエンジンを積むスポーツモデルは、独自の味わいとなかなかの高性能を持っていたものだ。生産能力や製品レベルの安定化という初期の目標が達成された現在、かつてのトリプルのようなラヴェルダ本来の独自性を強調したニューモデルの登場が待たれる。

MOTO GUZZI

V11 GT

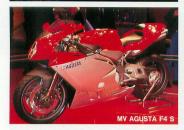
V11 SPORT

縦置きクランクシャフトのOHVツイン、その信頼性を武器に確固たる地位を築いてきたのがモト・グッツィだ。先進性と独自性が特徴のイタリアにおいても、かつてのグッツィは抜きん出た技術力を誇るメーカーだった。

なにしろ、4気筒が最先端であった1950年代に早くもV型8気筒のレーシングマシーンを開発できるだけの技術を有していたのだ。当時の電気系がお粗末だったために本領を発揮することはできなかったが、それは現代でも通用するパワーを絞り出していた。

何度ものGPチャンピオンを経験した後、レーシングフィールドからは撤退したものの、基礎的な技術力は連綿と受け継がれてきた。それは無類の信頼性や高速巡航性である。今回モト・グッツィが参考出品したV11 GTは、そんなグッツィの優れた特性を最大限に具現化したモデルだ。大きめのフルカバードカウリングや標準装備のパニアケース、ゆったりしたライディングポジションなどは、いかにもヨーロッパ大陸の長距離ツーリングに威力を発揮しそうだ。さらに、スポーツ性とクラシカルなデザインが融合したV11スポーツがいよいよ生産できるレベルまで熟成されてきた。これにも大いに期待したい。

CAGIVA

MV AGUSTA F4 S

カジバブースの中心に飾られたのは、話題騒然のMVアグスタF4だった。そして、往年のチャンピオン、ジャコモ・アゴスチーニがイモラサーキットを気持ちよく走るというCFを流すなど、マニアにとってはうれしい演出を見せてくれる。

そのF4は、日本のエンジニアが驚くほどの小ささを持った750cc水冷DOHCフォアを搭載、シートカウル下から4本のエグゾーストパイプをのぞかせるきわめて魅力的なフォルムが特徴だ。なにしろマルチユニットが得意な日本のメーカーに真っ向から勝負を挑もうというだけに、その仕上がりには妥協がない。マグネシウムパーツを多用した200台限定の高価なほうはシリーズ・オロ（ORO：金の意）と呼ばれ、多くをアルミとして買いやすくした仕様（といっても基本は同一。ただし10kgほど重い）はF4 Sと呼ばれるが、前者がついに約500万円で発売されることが決定した（F4 Sはその半額以下といわれる）。

APRILIA

RSV Mille RACING

世界グランプリの125／250ccクラスで日本製バイクを尻目にチャンピオンを獲得しているアプリリアは、その元気よさをさらに他のクラスにまで持ち込もうとしている。それが、1000ccの排気量を持つ60度VツインのRSVミッレ（1000）である。

すでにヨーロッパのジャーナリストがテストしていて、予想以上の走りにその多くが高い評価を与えている。Vツインといえばドゥカティに代表されるように90度のシリンダー挟み角が一般的だが、アプリリアはあえて搭載位置の自由度が大きい60度を選んでいる。最高出力は128ps／9250rpmとこのクラスのトップデータをマーク、189kgという乾燥重量がその運動性能の高さを物語っている。ブースには、すでに'99年のスーパーバイクレースに出場するためのモディファイを施したレーシングバージョンを展示、やる気のあるところをみせていた。そのほかスクーターにも多くのニューモデルを発表、意欲的だ。

KTM

DUKE650 TYPE2

品質の高さと、その過激な走りでマニアから絶大な支持を受けているKTMは、このショーのためにニューモデルを用意してきた。それは、きわめつけのスーパーバイカーズモデルとでも表現したくなるデューク650の2型だ。無駄を一切省いた超軽量の4ストローク水冷624ccを過激にチューン、前後にBBSのこれまた軽そうなアルミホイールとグリップのよさそうなオンロードタイヤを装着、縦目の2眼ヘッドライトを包む小ぶりなカウルで引き締める。フロントディスクの大きさを見ても、そのオンロードでの走りのレベルは容易に想像できる。同社のオフロードモデルよりもぐっと太いスイングアームを持つことでも、KTMが単にオフロードモデルにロードタイヤを履かせる、安易な手法を選んではいないことがわかる。乾燥重量は、さすがに同社のエンデューロモデルより30kgほど重い145kgだが、リッター100馬力を超える実力はマニアにはたまらない。

BMW

K1200LT

このところ意欲的にニューモデルを発表しているBMWは、地元ミュンヘンで行われるインターモトに合わせてまた新しいモデルを投入してきた。長距離を楽に移動するというBMWの最も得意とするマシーン造りをさらにおし進めたK1200LTをラインアップに加えたのだ。強固なアルミバックボーンフレームが同社のトップパワーユニットである水冷DOHC4気筒をつり下げ、RシリーズのツアラーR1100RTよりさらに大きなフルカウリングでボディを包むことで、ヨーロッパにおけるグランドツアラーとしての要素をすべて満足させている。

ボディと一体化したパニアケースやリアケース、そして装備で378kgと発表された巨体を自由に操るためのバックギア（セルモーターを利用する）をも備える。この他、斬新な都市交通機関である125ccのC1の積極的なディスプレイ、発売間もないスポーツモデルR1100Sのレーシングバージョン、そしてアップハンドルなどのオプション、あるいはバイクやキャンプ用品などを運ぶための専用トレーラーなど、単に新しいモデルだけにとどまらず、バイクを使った遊びの提案を行っていたのが印象的であった。今回発表されたK1200LT、そして先日発売されて好評のR1100Sが加わったことで、'98年度のBMWのラインアップは、これまでにないほどの充実ぶりをみせている。

TRIUMPH

SPRINT ST

TIGER

元気いっぱいのトライアンフは、インターモトにも新しい意欲作を持ってきた。ヨーロッパでは今、スポーツツアラーというジャンルが改めて見直されている。そこにはこれまで確たる地位を築いてきたBMWの存在があるが、'98年にホンダがVFRというパワフルなV4を搭載したニューモデルを投入したことで、走りと余裕のバランスがさらに高いレベルへと進んできている。そこにトライアンフが投入したのが、最も実績とパフォーマンスのレベルが高いT595系のDOHC3気筒ユニット（956cc）を扱いやすい方向にチューンした110psのエンジンを、同社初のアルミツインスパーフレームに搭載したスプリントSTである。さらに、このところ人気が出てきたビッグオンオフツアラーのジャンルに的を絞ったタイガーも、T509系の3気筒900ccユニットを低中回転域向けに再チューンして新設計のフレームに搭載、注目を集めていた（両車とも年内上陸予定）。

JAPANESE MOTORCYCLE

❶ホンダのブースで若者の人気を集めていたのがこのCBR600Fだ。欧米ではスーパースポーツの入門モデルとしてこの600ccクラスが絶大な人気を持っており、今回110psにまで高められたパワーと新型のアルミフレームによる新しいハンドリングの世界を備えたCBRは、さらに多くの支持を集めそうだ。
❷VTR1000Fの90度Vツインユニットを搭載したデュアルパーパスモデル、XL1000Vバラデロは、今後ヨーロッパで大きな人気を得そうなモデルだ。オンロード専用のタイヤからわかるように、荒れた路面を気にせずにどこまでも走れるツアラーである。
❸スポーツのヤマハを全面的に押し出して、YZF R-1の600cc版といえるR6をリリースした。3軸を三角形配置するエンジンおよびアルミデルタボックスフレームは当然専用設計、R1の思想をそのままミドルクラスに踏襲する。リッター当たり200馬力の120psを絞り出すなど、ここでも人気を独占しそう。
❹芳賀紀之の大活躍で、ヤマハは世界スーパーバイクにおいて強いインパクトを世界中のファンに植えつけた。そのイメージを'99年につなげるべく、R1の750cc版（これまた新設計）としてYZF-R7を発表、R6とのダブル開発に世界中が驚いたわけである。
❺スズキはこのショーに合わせて、超ド級スーパーマシーンGSX1300Rを完成させてきた。1300ccの新設計水冷DOHCフォアはなんと175ps、300km／hを超えるという。“隼”は、世界を変えるか。
❻250ccスクーター最後発のスズキは、スカイウェイブでスポーツ性を強調することで新しい方向性を打ち出した。さらに今回、そのスカイウェイブを400ccに拡大、バーグマン400として欧州に発表した。
❼カワサキは独自の路線を強調するニューモデルをリリースした。このZR-7は、ゼファー750の空冷2バルブを新設計のフレームに搭載することで、扱いやすいネイキッドバイクとしたものだという。
❽しかし同社の話題はこのW650に集約される。SOHCバーチカルツインの650ccとしてカワサキを代表したW1を現代に蘇らせたのである。そのトラディショナルなスタイルと、直立したシリンダーを持つバーチカルツインが、独自の路線を歩むカワサキらしさにあふれていることだけは確かだろう。

SCOOTERS

今回のインターモト 98で象徴的だったのは、ヨーロッパをはじめ、台湾や韓国などから大量に出品された小排気量のスクーター軍団である。これまで欧州の各国には、ペダル付きの低出力50ccなど（ドイツでは25cc以下のモファ25というカテゴリーもある）であれば、14～16歳になれば試験らしい試験なしに乗れるという（すべてではないが）環境の中で販売台数を伸ばしてきた特殊な事情があった。しかし'96年7月から51cc以上が欧州統一免許制度となったことで、状況が大きく変わってきた。ライトモーターサイクルの免許で125ccまでに乗れることから、50ccモデルは消えないにしても、主力車の排気量下限が125ccとなって、それに合わせた都市間の交通手段としてのスクーターと、より若いユーザーにターゲットを絞ったスポーツ性あふれるパフォーマンススクーターに2分化するのではないだろうか。そんな環境の変化に合わせるような各社のニューモデルを集めてみた。

❶パフォーマンス・スクーターの代表といえるのがベネリ666。このあやしげなネーミングを与えられたベネリのニューモデルは、大径タイヤを持つアルミツインスパーフレームと水冷125cc単気筒エンジンをドッキング、チェーンドライブという本格的レイアウトを持っている。さらなる走りを求めた代表だ。
❷過去にベネリ・セイという6気筒スポーツバイクを生産していたベネリは、今回、積極的なニューモデル攻勢をしかけてきた。このヴェルヴェットも、125と250を揃えることで、その意欲をアピール。
❸もともとモペッドメーカーであったアプリリアの新作が、このスカラベオ150。本格的な大型スクリーンやテールとサイドのバッグなど、スクーターとして求められる要素をしっかり押さえている。
❹アプリリアの元気をみせつけるような125ccのSR。ユーザーの多様な要望をかなえる一台だ。
❺エリア51という、アメリカのUFO関連の秘密基地として有名な場所の名を拝借したやんちゃな50。
❻今や4輪メーカーとしてのほうが有名なプジョーが造る50ccスクーター。モペッドメーカーの多かったフランスの、今後の躍進のきっかけとなるか。
❼韓国のSYMがコンセプトモデルとして展示した。アルミのツインスパーフレームとステアリングまわりの削り出しパーツに注目。価格の安さだけでなく、今後はパフォーマンスや造りでも驚異となりそうだ。
❽モト・グッツィも意欲的なニューモデル125スクーターを展示、ラインアップの充実を期していた。

Photos : Toshihiro Wakayama and Ducati

DUCATI

ツアラーといっても走りはまさにスポーツ

●ST2の車体に916譲りの4バルブを積むST4

ドゥカティが新境地に挑むために、'97年春に発表したST2はそれまでのツーリングモデルにはない高い走行性能を示し彼らの意気込みを感じさせた。だが、それで終わりではなかったエンジンを強化したスポーツツーリング4＝ST4を誕生させたのだ

ドゥカティの新しいカテゴリーであるスポーツツーリングモデル、ST2が発表されたのは昨年春のことで、'97年6月号では私の海外試乗記をお伝えした。そして、そのときすでに噂にあがっていたST2の4バルブ版ともいえるST4が、約1年半を経てインターモト'98に出展された。私は早くもこれに試乗する機会に恵まれ、ボローニャにあるドゥカティ本社を訪れた。

まず、ST2が登場した背景からおさらいしておくと、ヨーロッパにおいて、さほど尖っていないライダーに優しい性格のスポーツツアラー（今回気づいたことだが、ドゥカティのいうスポーツツアラーとは我々日本人が連想するものとは若干違っていたようだ。そのことはST4の位置づけを考えるにおいて大変に重要なので、最後に触れたい）の需要が伸びていることがあげられる。昨年からテキサス・パシフィック・グループの資金援助を受け、市場拡大を目論むドゥカティにとって、ユーザー層を広げることは最も大切なのだ。

こうした取り組みは、ここ1年半足らずの間に着実に実を結んできたようだ。ST2の登録台数は、全世界で販売されたドゥカティ全モデルの10%にあたる2960台に達している。おまけにST2のユーザーの76%が、初めてドゥカティに乗るという人たちであるという。これまで先鋭的で機能に徹した性格のためにドゥカティに乗ることをためらっていた人たちの興味を引きつけ、そして彼らも、ST2を耐久性と信頼性があり、ドゥカティらしいマシーンだと認めたわけである。このことは、ST2がドゥカティの新しいカテゴリーとして認知され、新たな〝ドゥカティスト〟を開拓していることを証明する以外の何物でもないだろう。

そこで今回のST4のデビューである。いずれST4が登場するとの噂がST2の発表当時からあったことはともかくとして、ST4登場のシナリオが最初から用意されていたことに間違いはない。いや、ST2の好調ぶりがシナリオをおし進めたとするのがより正しいだろう。

このST4は、簡単に言ってしまえばこれまでのST2の車体に、ワークススーパーバイク直系でトップパフォーマンスを誇る916系のDOHC4バルブユニットを搭載したものである。ST2のエンジンは、現行型の前の900SS系をベースに、水冷、燃料噴射化されてはいるが、ST4の大きな違いは、ST2のSOHC2バルブに対し、DOHC4バルブになっていることである。

またST2は、900SSのボアを2㎜拡大した94×68㎜より943.8ccを得るが、ST4はボアは同じでもストロークが2㎜短い66㎜の916.1ccである。つまりST2は長いストロークでトルクを増やし、ST4はDOHC4バルブの利点を生かして、高回転、高出力化を図り、パワーと最高速を稼いでいるという図式が成り立つ。

ドゥカティは、ST2を親しみやすく受け入れられやすいものとし、ST4にはアグレッシブさを加えたとしてそれぞれの性格の違いを明確に区別していたが、このことは両車のスペックを見ても明らかなことだ。

しかし、ST2とST4の性格づけをはっきりと分ける一方で、同社のスポーツツーリングモデルとしてのコンセプトをそのまま保つことには、かたくなにこだわっていた。ツアラーを名乗ってもドゥカティらしさを失わないことは当然だが、ST2のスポーティかつワイドレンジであるハンドリングの性格を、そのまま維持しようと努めているのだ。そのために車体を共用化したことは当然といえば当然である。しかし、それだけでは充分ではないことも多く、エンジンを載せ替えた場合は車体に手を加えたほうがよいことさえある。

実際、その開発は、ST2の車体に916のエンジンを積むだけというほどに単純なものではなかったようだ。テストグループのチーフであるアンドレア・フォルーニに聞くと、ハンドリング特性を同じに保つために最も大切なことは、前後輪の重量分布であったという。ST2の前輪分布荷重は49%で、916の48%よりもフロントが重たいのである。ST2の車体に916のエンジンをそのまま搭載すると、シリンダーヘッドの排気バルブ側が前方に張り出し、それと関連してラジエターや新設されたオイルクーラーも前進し、どうしてもフロントが重くなりすぎる（前輪がストロークした場合にシリンダーヘッドと干渉する問題もある）という。

ST4は、ST2とまったく同じ車体（初期モデルからは変更されている部分もある）に、ハイパースポーツの916用がベースのDOHC4バルブVツインを搭載しており、車体のディメンションも両車は同一となっている。ただしST4では、エンジン重量が3㎏増となってもST2と同じく前輪分布荷重を49%に保つため、排気側カムシャフトの位置を10㎜下げるという大変更が行われた。前側気筒のシリンダーヘッドの排気バルブ側があまり前方に突き出ていないことに注目してほしい。このことで、前輪とのクリアランスを稼ぐことができるとともに、ラジエターやオイルクーラーを後方に追い込むことが可能になったのだ。(和歌山)

そこでとられた対策が、排気側カムシャフトの位置を10㎜低くし、冷却系の位置改善とタイヤとの干渉を避けるというものだったのだ。ST2のハンドリングをそのままST4に再現するために、これだけ大がかりな設計変更が施されていたとには驚かざるを得ない。

そしてもちろん、搭載されるエンジンの違いは、その回転フィーリングからも確認できる。ST2は、いかにもツインといった豊かなトルク変動を感じさせてくれたが、ST4はいくぶん滑らかだ。916譲りのスムーズさで低速域から吹き上がりを予感させてくれる。わずかとはいえ、ショートストロークであることがわかるような違いだ。エンジンの基本は916と同じであるが、吸排気系と進角特性によってスムーズさを強調したということで、これを言葉で表現すると、トルクの高まりは、916がシャープで硬質、このST4はややソフトで優しいといったところだ。だから乗っていて916を連想させるものがあっても、違和感はない。

性能的には916とほとんど変わらない。直接比較したわけではないが、低中速トルクの太さはST2に軍配が上がるといえるだろう。しかしST4でタイトな田舎道を走っても、低中速域は必要にして充分で、まったく不足は感じない。ただ、ワインディングロードでもサーキットでも、ギアの選択に寛容だったST2と比べて、しっかりと状況に適した変速をしたいところだ。

ピークを発生する7000rpmに向かってトルクが立ち上がり、さらにピークを超えた付近からはST4ならではの伸びをみせてくれる。ST2では高回転域でのパワーがフラットな特性のまま9000rpmの上限に達したものだが、ST4では9000rpmのピークパワーを超えてなお、10000rpmあたりまですんなりと回ってくれる。

この違いは、サーキットでパワーバンドを使い切ったときの走りのエキサイティングさにつながっている

ST4

だけではなく、高速道路を走ると歴然としてくる。イタリアでは、追い越し車線は180km／hぐらいで流れていることが多く、その速度での回転数は7500rpm弱。そこから、前の4輪車がよけてくれれば（日本の高速道路ではそんな当たり前のマナーも期待できないが）、すぐさま220km／hぐらいまで加速することができる。ST2では、180km／hでのクルージングに余裕はあっても、そこから一気の追い越しは期待できない。つまりST4は、ヨーロッパの高速道路を走破できる動力性能をも身につけているということである。

ライディングポジションはアップライトで、ツーリングでも快適。それでいてサーキットを走ってもハンドリングはドゥカティそのもので、これはST2からそのまま引き継いだものだ。エンジンがST2の83psに対し105psに引き上げられているのだから、そのパワーアップに車体が耐えられるかどうかも気になるところだが、このフレームは以前のスーパーバイクの851や888から発展しているだけに、まったくもって問題はない。ただ、ストローク感がたっぷりとあって乗り心地のよいST2と比べるなら、サスペンションはややダンピングが強く効いているとも思われた。

唯一、気になったのは、高速道路で170km／h以上になると、時折ウォブルが出たかのように不安定な挙動が生じたことだ。ピボットレスフレームであるためか、ピボットまわりに剛性不足も感じる。916のようにピボットを外側から挟み込むタイプにすれば改善できるのかもしれないが、ライダーに優しいフレキシブルな足まわりとするには、このほうが好ましいのかもしれない。ただ、大きくラインを外すようなことはなく、限られた振幅の中で揺らいでいるだけなので不安はない。それに、やや上体を伏せてフロントに荷重を預けると安定し、そのためサーキットでは問題とならない。背筋を伸ばした姿勢での高速走行は、前輪荷重が軽いドゥカティには不向きなのだろうか。

試乗後にST4の競合モデルは何かと聞かれて、私の頭の中には、よく似たキャラクターのモデルとして、VFR750FやBMWのR1100RSが浮かんだ。実際、ドゥカティとしてもST2やST4のコンセプトは、VFRあたりを狙っているという。ここで考えてもらいたい。日本ではだれもVFRのことをスポーツツアラーと言わないし、私もそうは思わない。しかし、ツーリングに使える幅の広さを持ったスポーツが、彼らの意味するスポーツツアラーなのだ。このST4、つまり〝スポーツツーリング4〟は、ワイドレンジではあってもドゥカティのスポーツそのものだったのだ。（和歌山利宏）

●車体の基本設計を変えず、エンジンを変更することで実現した高出力化

❶ST4のエンジンは、水冷90度VツインDOHC4バルブ・デスモドロミックで燃料噴射を備える916用がベースだが、シリンダーヘッドや動弁系まわりを変更している。前側気筒のシリンダーヘッドを後方に追い込むため、排気側カムはその位置が10㎜低くされている。ただし、吸排気バルブのカサ径や挟み角などは同一で、バルブタイミングやリフト量、圧縮比なども含めたエンジン本体の諸元もまた、916から変わっていない。つまり吸気まわりとエグゾースト、進角特性の変更だけで、スムーズさを重視した特性へとアレンジしているのだ。1気筒あたり1本あるインジェクターも同タイプ。最高出力の105hp／9000rpmは916と同値、9.0kg-mの最大トルクも同じだが、その発生回転数は500rpm高い7500rpmとなっている。レブリミッターは、10000rpmで作動。総減速比は916より7％、ST2より2.4％高いが、6速ミッション各段の変速比は3モデルとも同じ。排気カムを低くする方式はすでにスズキがTLで採用しているが、ドゥカティでは初めての試みで、スーパーバイクマシーンでもエンジン搭載位置の自由度を高める効果が期待できる。また将来は、996／748系に採用される可能性も考えられる。
❷エアクリーナーボックスと吸気マニホールド、エアファンネルには、吸気音低減と性能面の要求から916用から変更が加えられた。エアクリーナーのメインテナンスはST2と同様に、タンク後端のヒンジを中心に前部を持ち上げれば行える。当然、後方気筒側も、排気用カムが吸気側より10㎜低く置かれる。
❸エキパイの内径は、ST2の32㎜に対しST4は42㎜と10㎜太くされ、サイレンサーとの結合部の内径もまた、38㎜から40㎜へと2㎜大径化されている。
❹ST2にはなかったオイルクーラー（916には装着されている）を新設し、熱対策を施す。ウォーターポンプは気密性を上げるためにシールが改良された。水冷システムの温度設定はST2と同じだが916とは異なり、サーモスタット開は916の75度に対し65度で、電動ファン作動は92度から103度に、ファン停止が87度から102度へと、それぞれ変更されている。オルタネーターはツアラーとしての充分な発電量を得るために、916の1極の350WからST2と同じ3極の520Wに容量を上げている。シフトレバーは操作性向上のため、ST2ともども形状が一新された。

❶エグゾーストパイプの太さは違っていても、全体の外観はST2とさほど変わらない。登場当初のST2は、カウル側面に車名のロゴを入れていたが、現在はともに〝DUCATI〟の文字だけ。メタリックブルーの新色が、ST2も採用される。またサイドスタンドは使いやすい形状とされ、ST2も同タイプになった。
❷メーターもST2と共通。回転計にレッドゾーンはないが、許容回転数はST2より1000rpm高い10000rpm。液晶ディスプレイは、水温、時計、燃料量を表示。オド、トリップメーターは、速度計内にある。
❸燃料タンクの容量は、ST2と同じ21ℓを確保。
❹タンデムを意識したシートは、長さに余裕がある。
❺ホイールは、新デザインで軽量なブレンボ製。フロントフォークはショーワのφ43㎜倒立式で、916やST2と基本は同じ。ST2、ST4のストロークは130㎜で、916の127㎜より3㎜長い。ブレンボのφ320㎜フローティングディスクと異径4ピストンキャリパーを組み合わせるブレーキに変更はない。
❻リアブレーキは、ツアラーに適したブレーキ効力を得るため、ST2、ST4ともブレンボ製対向式2ピストンキャリパーのピストン径を32㎜から34㎜に大径化している。マスターシリンダーの径は従来と同じ11㎜で、φ245㎜ディスクにも変更はない。
❼❽ボディと同色のパニアケースがオプションで用意される。ケースを装着するには、サイレンサーを下に移動させる必要があるが、固定ボルトの取り付け位置を変えるだけなので作業は簡単だ。(和歌山)

ST4 SPECIFICATIONS

■エンジン　エンジン形式：4サイクル水冷90度V型クランク横置き2気筒DOHC4バルブ・デスモドロミック　排気量：916cc　最高出力：105hp／9000rpm　最大トルク：9.0kg-m／7500rpm　ボア×ストローク（比率）：94.0×66.0㎜（0.702）　圧縮比：11.0±0.5：1　バルブ径IN：33㎜　EX：29㎜　バルブリフト量IN：9.6㎜　EX：8.74㎜　バルブタイミング（1㎜リフト時）IN：11°BTDC→70°ABDC　EX：62°BBDC→18°ATDC　気化器：マレリ燃料噴射　潤滑方式：ウエットサンプ　点火方式：エレクトリックI.A.W.タイプ　標準プラグ：チャンピオンRA59GC　バッテリー：12V-16Ah　始動方式：セル
■出力伝達系　クラッチ形式：乾式多板コイルスプリング油圧作動　変速機：6段リターン左足動1down／5up　変速比：①2.467（15／37）　②1.765（17／30）　③1.350（20／27）　④1.091（22／24）　⑤0.958（24／23）　⑥0.857（28／24）　1次減速比：1.844（32／59）　2次減速比：2.867（15／43）　チェーン：DID525
■シャシー　フレーム形式：多鋼管バックボーン　サスペンションF：φ43㎜倒立式テレスコピック　R：スイングアーム・モノショック　サスペンション調整機構：プリロード、圧／伸び側減衰力（前後とも）　ホイールトラベルF：130㎜　R：148㎜　ブレーキF：φ320㎜フローティングディスク＋対向式異径4ピストン　R：φ245㎜ソリッドディスク＋対向式2ピストン　ブレーキキャリパーピストン径F：30㎜＋34㎜　R：34㎜　マスターシリンダーピストン径F：16㎜　R：11㎜　ホイールF：ブレンボ3.50×17　R：同5.50×17　タイヤF：メッツラーMEZ4 120／70ZR17　R：同170／60ZR17
■寸法・容量・重量　乗車定員：2名　全長：2070㎜　全幅：910㎜　全高：1180㎜　軸距：1430㎜　最低地上高：165㎜　シート高：820㎜　キャスター：24度　トレール：102㎜　乾燥重量：215kg　燃料タンク容量（予備）：21ℓ（6ℓ）　エンジンオイル容量：3.7ℓ　冷却水容量：3.5ℓ
■灯火・メーター　ヘッドランプ：12V 55／55W　テール／ストップランプ：12V 5／21W　フラッシャーランプ：12V 10W　ヒューズ：12V 3A 7.5A 15A 30A 40A　装備メーター：速度計 回転計 液晶ディスプレイ（水温、時計、燃料量）

上のZは私共のコンプリート車の一台です。オーナーの希望はZIとしての美しさを損ねることなく現代のテクノロジーを取り入れた、耐久性のある"走るZ"でした。派手なデコレーションパーツは一切使用せず、スイングアームの補強、ビードの美しさにもこだわって作られた強靱なシャーシーと、ファルコン社製クランクシャフトを使用した、調律という意味のフルチューニングを施した1075ccエンジンを持ち、旧車の弱点でもある電装系は電子進角化を筆頭に全て現代のパーツを移植してある、これは'98年式のZIです。

'72年式最初期型ZI、国内では困難といわれるクランクシャフトのリビルトから、ネジ1本、ナット1個の品質や美しさにこだわってレストレーションした1台です。こだわりのオリジナルパーツを全て網羅し、当時の新車を再現しました。人間は若返ることはできませんが、この車両はあなたを確実に26年前に連れていってくれるタイムマシーンです。

これは長年アメリカはケンタッキー州のある農家の納屋で20年以上眠っていたZです。湿気の少ない場所柄も手伝って新車当時からの"オリジナルのにおい"を色濃く残した発掘車輌です。ペイントなども当時のままが…という方に、数多くは提供できませんが、こんなオリジナル車の発掘もUSAに現地法人と日本人スタッフを置く私達の得意とするところです。

KAWASAKI ZI "Early Version" PLUS ALPHA ORIGINAL COMPLETE MACHINE

STAGE I

KAWASAKI ZI Early Version STAGEI ¥1,280,000

■仕様 Eng/1015cc(ハイコンプ)10.25コンプレッションor 900cc+オーバーサイズ選択可。フレームパウダーコート、ロックハートオイルクーラー、ニューペイント(外装、Eng.、カラー選択)、シートアンコ抜き、コンチハン、バックステップ、ウインカーショートステー、ZIIショートミラー、427アルミフランジ集合管、ノーマルリアフェンダーor フェンダーレスKIT選択、ネジ類・ボルト類、その他チェーンアジャスター、リアブレーキロッド等、多数新品部品使用。

※別途オプションでアルミリム、リアショックその他、ご相談下さい。

※ノーマル仕様 ¥1,360,000

※他ボディーカラーご相談ください。

STAGE II

KAWASAKI ZI Early Version STAGEII ¥ASK

※オプション:レイダウン ¥35,000

■仕様 ●フレーム:補強後パウダーコート ● Eng.:1015ccハイコンプ10,25MTC鍛造、ビッグバルブ、ハイカム、マッチポーティング、クランク芯出し、ブラスト後、耐熱BLACKペイント、強化カムチェーン、フルバランス、クラッチバスケット、クラッチO/H、ニードルプッシャー、トランスミッション/フルO/Hベアリング、シフトフォーク強化 ●ブレーキシステム:AP2696(ノーマルディスクローター+AP2696可) ●足廻り:アルミワイドリム&ステンスポーク、カヤバリアショック、スイングアーム補強、スイングアームピボット、ニードルローラーベアリング化、ベアリング全交換。●キャブレター:CR ●その他:OILクーラー、バックステップ、427手曲げ集合管、アルミEngマウント、ニューペイントetc.

Zドック開設

PLUS ALPHAでは、現在お持ちのZを対象とした健康診断を実施しています。人間と同じで、Zを調子良く走らせ、そのパフォーマンスを楽しむためには、定期的なチェックと早期のメンテナンスが必要となってきます。今現在健康そうに見えるバイクでも、実はメンテナンス次第でオーナーが思っている以上の性能を発揮する場合が殆どです。もしあなたのZが以下の様な症状を訴えている、もしくは症状があると思われている方、他店で購入された方もお気軽にどうぞ。点検、相談は無料で行っております。また、遠方の方にも通販、引取り等の手配を行なえます。■症例: 低速時のふらつき、高速域でのブレ、首廻り・足廻りからの異音、マフラーからの異煙・白煙、エンジンからの異音、プラグのかぶり、アイドリング不良、加速中の息つき、ガス・オイルのリーク、ヒューズ飛び、バッテリーの上がり・液漏れ.....他

プラスアルファーはZの総合病院です

不幸にして事故等で大切なZを傷付けてしまった。だけど古いBIKEなので適切な査定が出ない、修理が出来ない、欠品部品などの調達不可能等、専門店ならではの正しい見積もりと的確な治療により、完全なる復活をお約束します。遠方からの車両引取りも御相談下さい。

電装系リファイン

Zの弱点でもある過充電の防止及び充電効率を向上させるICレギュレーター化や、電子進角化等、点火系のグレードアップパーツを多数揃えています。

メインワイヤーハーネス ¥24,000 強化I/Gコイル ¥18,900+プラグコードset ¥5,000 ICレギュレーター ¥25,000 (工賃込みで¥35,000となります)

ダイナS ¥20,000 ダイナ2000 ¥69,000

足廻りリファイン

ふらつき等の原因となる、消耗した足廻りのO/H。ベアリングやブッシュの交換により、しなやかな足をつくります。アルミリム化によるホイールの軽量化、及びステンスポークによる防錆、ワイドリム化も受け付けています。

エンジンリファイン

カタログデータを復活させる為のストックO/Hから、フルコンクランクを始めとし、各部の完全バランス取りまで行ったフルチューンエンジンまで、専門店ならではのノウハウを持って納得のゆくエンジン手術をさせていただきます。また、シム調整やオイルリーク等の通常メンテも常時受け付けています。

吸排気リファイン

CRキャブレター 29φ ¥77,000

豪快な吹け上がりと吸気音、メンテのし易さがこのキャブの利点です。プラスアルファーでは完璧な同調のとれるノーマルインシュレーター対応スピゴットを使用して装着を行っています。

TMRキャブレター 36φ ¥158,000

ノーマルと同じミクニ製の為なのか、ノーマルキャブを彷彿させるデザインですが、最新技術による霧化特性と、加速ポンプにより、扱い易さと高性能を両立させています。

ノーマルキャブレターはリンケージ部分等の消耗により、適正な混合気の供給が困難なものが増えています。アイドリングの不調や吹け上がり時ののばらつき等、お悩みの方にリプレイスキャブレターをおすすめしています。当社ではお客様の使用目的に合ったセッティングを行います。パワー重視から通勤、通学の街乗り仕様までご相談下さい。又、コンプリート車用の新品マフラーも揃えております。

シャーシリファイン

コンプリート化によるフレームの補強、レイダウン加工、フォークO/Hもしくは交換、サスペンション交換等による車体のセットアップを行います。また、フレームの測定・修正も受け付けています。

ピボットの補強

ネックの補強

KAYABA Fフォーク 36φ、38φ

ワークスパフォーマンス・コニ・カヤバ・オーリンズ他 各種リアショック

ブレーキリファイン

ロッキード ダブルディスク ノーマルダブルディスク

Zのぼやき ~今月は足廻りとシャーシについて~

「Zのシャーシポテンシャルは低い!」そう思われている方は多いと思います。全く持ってその通り、現代の最新鋭のバイクと比較して設計概念としての古さは認めざるを得ません。しかし果たしてZは現代のストリートでの使用に耐えない程につまらないものでしょうか?否、整備終了し、納車前の車両を試乗するときの私のこの楽しさ!これが勘違いだとはとても思えないのです。ある時、リアがぶれてしょうがない為、フレームの補強をといわれる方が来店された為、スイングアームを分解した処、そこにはあるべきカラーが入っておりませんでした。又、リアハブのカラーが裏返しに組んであったというバイクも何台も見たことがあります。これは非常に極端な例ですが、適正なディメンションを保ったフレームに、きっちりと機能するサスペンション、正常なベアリング、ダンパー、カラーがしかるべき場所に正しく組み込まれている事、当たり前の事ではあるのですが、今現在街を走っているZですらこれらの事をきちんと実行しているものは少ないと思われます。ちなみにあなたのZ、どうでしょうか?すり抜けをする時不安になったり、アクセルのON/OFFでぎくしゃくしたり、高速で振れたりの症状が出てはいませんか?人間だって膝や足首が痛くては満足に歩くことすら出来ませんし、首が痛ければ日々の生活が楽しいものになるとは思えません。全身リューマチ状態となって息も絶え絶えのZに知らず知らず鞭打ってはいないでしょうか?人間は痛いところは自分でわかりますが、物言えぬZの場合はオーナーがZの声を聞いてやって下さいね。そしてもし不具合があるのではないかと思えるのなら、お気軽に私どもにご相談下さい。どのZも実は驚くほど"楽しく""スムーズに"走るのです。ちなみにプラスアルファーにて製作しているコンプリート車のフレームは、写真のように塗装前にセンター及びディメンションのチェックを行い、全てのベアリング、ブッシュゴム類を新品に交換して組み上げられているのです。

■Z系純正パーツ・アフターパーツ・消耗品等、常時取り揃えております
■下取り・買取り歓迎 ■日本全国納車承ります ■頭金0、60回払ローンOK

至高井戸 新玉川線 用賀駅 東名高速 首都高 至渋谷 プラスアルファー 瀬田 R246 環8 新玉川線用賀駅 下車徒歩8分 至横浜 第三京浜

(有)プラスアルファー TEL.03-3707-6688
〒158-0095 東京都世田谷区瀬田4-28-13 FAX.03-3707-6677
営業時間11:00AM~8:00PM 火曜日定休
振込先:世田谷信用金庫 用賀支店 普通 0563220 (有)プラスアルファー
PLUS ALPHA U.S.A. INC 4134. Seascape Dr.Oceanside CA, 92057 U.S.A.

TIME The 22nd TUNNEL

●2大ワークスチームが快音を響かせ マニアも元気に走る。いい日だった

今年のタイムトンネルでは、ひとつの大きな夢が現実となった
ホンダとヤマハが、それぞれの'60年代レース史を飾った
ワークスレーサーを、完全実動のコンディションで持ち込んだのだ
4サイクルと2サイクルのマルチが、どんなに美しい音を持つのか
10月10日の筑波に集まった人たちは、それを知り、感じた
願わくば、これにスズキを加えた三重奏を聞きたいものである

1998年10月10日　筑波サーキット
主催：フリーランス・プランニング
Photos : Teruyuki Hirano and Yasuo Sato

Results

今年と去年で違うのは、ジャパン・ヴィンテージと呼ばれるクラスが新設され その代わり、フジ／アサマ・エポッククラスが休止されたことだ いずれにせよ全8クラス。無論、恒例のTTランもバリバリの快走である

Rはそのクラスのレコードタイムを示す。

ULTRA LIGHT WEIGHT

1位　内藤慶司　1分28秒658（2／7）

2位　茂木義信　1分31秒459（2／7）

3位　丹治寿男　1分33秒599（4／7）

4位　佐原伸一　1分31秒918（7／7）

ULTRA LIGHT WEIGHT RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	J内藤慶司	Hon. CR110	10分40秒219	7
2	J茂木義信	BS BS50	11分02秒870	7
3	S丹治寿男	Hon. CS65	11分05秒928	7
4	S佐原伸一	Suz. Selpet K10	11分06秒208	7
5	J上村博英	Hon. CR110	11分06秒875	7
6	S植田輝臣	Hon. C200	11分10秒773	7
7	J鈴木俊彦	Hon. CR110	11分12秒623	7
8	J河台充男	BS EGRA	11分13秒165	7
9	J岡本紀秋	BS GB1	11分15秒559	7
10	J日置良平	Hon. CR110	11分25秒755	7

ウィナーはこのクラス3連勝の内藤CR110で、2周目には自己ベストかつコースレコードをマークする。しかしその後エンジンの吹けがやや悪化するが、2位の茂木BS50がそれ以上に不調だったため順位は変わらず。ウルトラライト級は、50ccまでをジュニア、90cc未満をセニアとするが、1～2位を前者が占め、3位に後者のトップである丹治CS65が入った。CS65は1964年暮れの発売でぎりぎり出場OKのため、他にも多数が出場。

■最速ラップ：1分28秒658R　内藤慶司

LIGHT WEIGHT

1位　田辺潤一　1分22秒424（4／7）

2位　赤石博行　1分23秒466（2／7）

3位　野坂英司　1分23秒544（4／7）

4位　岡野文雄　1分22秒939（4／7）

LIGHT WEIGHT RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	S田辺潤一	Hon. CR93	9分54秒212	7
2	J赤石博行	BS BS90	9分57秒979	7
3	J野坂英司	BS BS90	9分58秒263	7
4	J岡野文雄	BS BS90	9分59秒684	7
5	S秋山富治	Suz. S10	10分05秒322	7
6	S小山健二	Hon. CR93	10分12秒351	7
7	J野坂弥太郎	BS BS90	10分12秒976	7
8	J野坂嘉明	BS BS90	10分13秒146	7
9	J遠藤雄一郎	BS BS90	10分34秒857	7
10	S中山文行	Hon. CB93	10分42秒792	7

左のウルトラライトに出すには速すぎる90ccと125ccの混走。とはいえ、出場車両で最も多いのはBS90で、エントリーリストではその数13台。しかしレースではCR93が頑張った。1962年発表の市販レーサーをレーシングコンディションに保つ困難を考えると、ウルトラライトの内藤ともども、大きな拍手を得るに値しよう。もちろんそれが光るのは、バカッ速いBS勢がいるからでもある。日本独自の旧車レース世界がここにはある。

■最速ラップ：1分22秒424　田辺潤一

MID WEIGHT

1位　太田シゲオ　1分19秒490（3／8）

2位　高倉　康　1分18秒702（7／8）

3位　野村　功　1分20秒566（3／8）

4位　小川昌幸　1分21秒349（3／8）

MID WEIGHT RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	太田シゲオ	Motobi 250SS	10分56秒075	8
2	高倉　康	H-D Sprint	10分56秒657	8
3	野村　功	Hon. CB72	11分03秒131	8
4	小川昌幸	Hon. CL72	11分04秒814	8
5	伊藤仁史	Duc. Diana	11分20秒755	8
6	福島　努	DUC. Mk3	11分21秒100	8
7	青山幸也	Hon. CBM72	11分34秒391	8
8	道場好美	Aer. Ala d'Oro	11分36秒322	8
9	川村典夫	Duc. Mk1	11分39秒874	8
10	森本征香津	Duc. Mk3	11分48秒907	8

250ccのみ、クラス別の混走なしのレースだ。エントリーの主力は、アエルマッキ（H-Dブランドを含む）、ドゥカティ、ホンダといったところで、ヤマハのYDS／TD系が少ないのが寂しい。ところがレースでは単騎出場のモトビがぐいぐいと上位に出、5周目にはトップに立ってそのまま逃げきる。当時の欧州国内レースでは実力ありとされた単気筒OHVだが、ここまで走るのはかなり手を加えてのことだろうし、乗り手も上手だった。

■最速ラップ：1分18秒702　高倉　康

JAPAN VINTAGE CUP

1位　長田信一　2分03秒180（3／3）

2位　茂木義信　2分28秒630（3／3）

3位　杉浦年春　2分15秒217（2／3）

4位　塚本哲也　2分34秒259（3／3）

JAPAN VINTAGE CUP RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	長田信一	トーハツ PA57	6分43秒198	3
2	茂木義信	ヒラノ バルモビル	7分32秒287	3
3	杉浦年春	山口オートペット	7分38秒234	3
4	塚本哲也	ベビーライラック	7分49秒484	3
5	神田孝次	日産バイクモーター60	7分29秒755	2
6				
7				
8				
9				
10				

フジ／アサマ・エポッククラスはお休み。今年は、排気量150cc以下、表示最高速度60km／hもしくは表示最高出力2.5ps以下に出場資格があるジャパン・ヴィンテージカップが新設された。1位のトーハツ90ccは3周を平均54.8km／hで走ったが、これはすごい。以前'57年型のトーハツ125ccに乗っていたことがあるが、70km／hくらいしか出ないのだから。2位のバルモビルは、本来、たたむとトランクになってしまう珍スクーター。

■最速ラップ：2分03秒180　長田信一

●TIME TUNNEL RUN

毎年、早朝からの各クラスによる練習走行（計時予選はない）とレースの間に行われるのが、タイムトンネルランだ。

レースはちょっと、でもサーキットを古い愛車で走りたい、あるいは、変な格好（失礼！）をして見せびらかしたいなど、参加理由は何でもよしの大パレードである。今回は女性と少年の写真ばかりとしたが、男性ももちろん参加OK。

セルベットM12／伊藤裕美子

スズモペッド／浜亮太（9歳！）

トライアンフT120／神田典子

トーハツ・ランペット／山田穂子

ラビットS601／塚本美津子

SUPER CLASSIC

1位　清水良三　1分14秒434（2／9）

2位　山田　勝　1分13秒961（2／9）

3位　塩津　信　1分16秒509（8／9）

4位　安田義彦　1分17秒281（8／9）

SUPER CLASSIC RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	S清水良三	Triton	11分20秒034	9
2	S山田　勝	Tricati	11分21秒073	9
3	J塩津　信	Aer. Ala d'Oro	11分48秒463	9
4	S安田義彦	Triton	11分51秒690	9
5	J村野雅也	Duc. Sebring	12分06秒738	9
6	S篠宮廣治	Tri. 6T	12分11秒177	9
7	J木村新一	Hon. CP77	12分11秒372	9
8	S浅場啓二	Tri. Bonneville	12分23秒198	9
9	J中里圭一	Hon. CB77	12分35秒339	9
10	S門田　修	Triton	11分20秒612	8

許される改造の度合いが最も大きいクラスで、350ccまでをジュニア、それ以上をセニアとするが、強力車は350cc以下でもセニアとされる。今回は昨年総合で2位となった山田のトライカティ（ドカフレーム＋トラエンジン）350ccがセニアに編入されている。その山田がスタートからダッシュ、しかし昨年の勝者清水トライトン650がこれをぐいぐい追い上げてついにテール・トゥ・ノーズに持ち込み、最後には山田を振り切ることに成功。

■最速ラップ：1分13秒961　山田　勝

GRAND PRIX

1位　茂木　静　1分26秒292

2位　赤石　巌　1分37秒099

3位　柴田知幸　1分32秒672

4位　富成次郎　1分45秒266

GRAND PRIX RESULT

順位	ライダー	車名	ベストタイム	周
1	茂木　静	BMW RS254	1分26秒292	9
2	赤石　巌	Velocette KTT MK8	1分37秒099	8
3	柴田知幸	Norton International	1分32秒672	9
4	富成次郎	Daglas 90plus	1分45秒266	7
5	灘　新治郎	Norton Manx 30M	1分23秒463	9
6	宇野順一郎	Greeves S.T.	1分34秒187	8
7	鯉住健治	Tohatsu 106Y	1分25秒804	9
8	甚田泰成	Norton Manx 40		2
9				
10				

工場レーサー、市販レーサー、名チューナーの手によってGPに挑戦した改造車など、かつてロードレースグランプリの一員だったマシーンのみを集めたクラスである。またこれのみ、2周目～最終周までのラップタイムが最も安定していた者が勝者となる方式だ。これは出場車の年代がまちまちなことと、大切なマシーンをいたわることも可能なように決められた。ウィナーはBMW500ccを駆る茂木で、タイムの上下差は1.639秒だった。

■最速ラップ：1分23秒463（マンクス）灘新治郎

VINTAGE

1位　立花啓毅　1分24秒871（3／7）

2位　新倉慎次　1分28秒787（6／7）

3位　堀　光一路　1分28秒456（7／7）

4位　赤石　巌　1分29秒720（6／7）

VINTAGE RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	J立花啓毅	Matchless G3L	10分25秒196	7
2	T新倉慎次	Triumph Tiger 100	10分53秒530	7
3	T堀　光一路	H-D. FL	10分53秒716	7
4	T赤石　巌	Velocette KTT Mk6	11分21秒452	7
5	J天野雅丈	Velocette KTT Mk5	11分22秒331	7
6	J樋山勇次	AJS K10 C5R	11分23秒773	7
7	J中山新作	Velocette MOV	11分43秒389	7
8	T宮崎一裕	Scott TT Replica	10分36秒842	6
9	J加藤明彦	Velocette KTT Mk8	10分42秒274	6
10	T山川幸久	H-D. WLA	10分43秒297	6

第2次世界大戦以前の車両によるクラス。350ccまでをジェリー、それより大きい排気量を持つ車両をトムとするが、エンジンがサイドバルブだったり、変速がハンドチェンジであると、ジェリーに入る場合もある。レースでは、この時代すでにテレスコピックフォークを持っていたマチレス（リアはリジッドだが）を素晴らしくチューンアップしたジェリークラスの立花が快走して総合1位。トムではトライアンフの新倉が優勝した。

■最速ラップ：1分24秒871　立花啓毅

THE FORERUNNERS CUP

1位　田中吉宗

2位　吉村國彦

3位　白石照男

4位　塚本哲也

THE FORERUNNERS CUP RESULT

順位	ライダー	車名	タイム	周
1	田中吉宗	三輝工業サンライト		1
2	吉村國彦	Triumph TT		1
3	白石照男	山口&コウケン		1
4	塚本哲也	BS BSモーター41		1
5	杉浦年春	スズキ ミニフリー		スタートのみ
6				
7				
8				
9				
10				

レギュレーションとしては、駆動に革ベルト、ゴムローラーなどを使う車両であり、チェーンやギア（シャフト）は不可である。年式でいうと、欧米のオートバイは1910年代前後、日本製では補助エンジン付き自転車やそのグレードアップ版ということになって、戦後10年くらいまでということだろうか。筑波のメインスタンド前ストレートを下りとして使うために逆回りでしかも1周（自転車組はこぐからこれが限度）。今年からタイムを測らなくなったが、昨年はトップで約2分半。

栄光のマシーンと名ライダーが走る

今年のエキシビションは、実に豪勢かつ感動的だった
ホンダ・シックスをジム・レッドマンが走らせたかと思うと
我が日本の名手、本橋明泰がヤマハV4に火を入れる
この日の筑波は、ある種のパラダイスであった

この日のタイムトンネルのエキシビションには、４人の名ライダーがやって来た。1960年代にホンダで一時代を築いたジム・レッドマン、それより少し前の時代から活躍、イギリスのAJSワークスに在籍したロッド・コールマン、'60〜70年代のヤマハワークスにあって、レーシングマシーンの開発からGP出場まで幅広い才能で知られた本橋明泰、そして、本誌巻末連載、無事これ名人にもご登場願った、'50年代にはメグロ、'60年代にはホンダで大いに走った、戸坂六三というメンバーである。

走ったのは、レッドマン＋RC174、戸坂＋2RC146、本橋＋RD05A、そしてコールマン＋ヴェロセットMk８だが、RD05Aが本来の走行時間にスロットル関係の調子をやや崩してピットイン、すぐさま修理にとりかかって、後半のレースとレースの間に快音を聞かせてくれたものの、２サイクルと４サイクルの二重奏とならなかったのは残念だった。

しかし、日本製の４／２サイクルマルチにせよ、英史に残るシングルにせよ、体で聞く本物の音は、その場の人々を感動で包んだ。（佐藤）

❶左から、ジム・レッドマン、ロッド・コールマン、戸坂六三、本橋明泰の各ライダー。インタビューを受ける本橋さんの左側に立つのは、大会会長にしてフリーランスプランニングのボス、吉村國彦さん。インタビュアーは、当日のレースアナウンサーでもある宮岡啓子さんだが、彼女も、もう20年も毎年この仕事をしているのだという。すべてに息の長いタイムトンネルである。
❷ホンダのテントには、1967年の350ccクラスを走ったRC174と、1964年の125cc、2RC146が並ぶ。174は250ccクラス用の６気筒の、ボアとストロークを拡大して297ccとしたもので、'67年のチャンピオンマシーンだが、ライダーはマイク・ヘイルウッドだった。一方の2RC146は、1963年の日本GPでデビューした125ccとしては初の４気筒車を改良したものだ（型番の変わらない改良型は、RCの前に番号が付く）。両者とも次のページで紹介する〝ありがとうフェスタ″を快調に走り終え、筑波にやって来た。たぶん、11月の鈴鹿にも出場するのだろう。
❸ヤマハは２台のV4を持ち込む。手前が1967年の250ccでRD05A。向こうは同年型125cc、RA31である。結局、時間切れのため走ったのはRD05Aのみとなったが、それでも充分によかった。音を文字に書けといわれると困るが、…と前を振って書き始めようとしたが、やはりこれは不可能である。実際にお聞きいただくしかあるまい。今の便利な時代にあっても、その場所でしか体験できないものがあるし、それはいいことだろう。さて、写真は本橋さんが、「たぶんキャブレターのピンが外れただけだと思う。直して走らせよう」と言っているところだ。メカニックも当時の人たちだから、かつての世界GPを思わせるシーン。
❹コールマンさんはヴェロを走らせた。1938年のワークス車で、ビッグボア・ショートストロークの500ccクラス用。
❺走らなかったRA31。２台のヤマハV4は、排気量こそ125ccと250ccだが、一瞥しただけでは区別できないほどにそっくりな構成を持つ。Vバンクは70度といわれ、前後２気筒ずつの独立タイプ。キャブレターが両側に２個ずつあるのは、ロータリーディスクバルブのためである。16ページに反対側の写真あり。
❻05Aを暖機する本橋さん。美しきオイルスモークを見よ。
❼ホンダで取った世界チャンピオンは、250／350ccのダブルタイトル（1962、63年）を合わせ、'65年の350ccを最後として実に６回。そのレッドマンさんにカメラを向けると、私がシャッターをきるまでじっとこちらを向いたまま、静かに立っていてくれた。

２サイクル・レーサーに着目してみよう

タイムトンネルの出場車には圧倒的に４サイクルが多いが、250ccクラスにヤマハのYDSなどが大挙出場してもよいはずだ。かつてはクラブマンレースでCB72／77をやっつけて、大いに元気だったのだから。

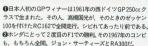
ところが、そう簡単ではないようだ。クランクシャフトひとつにしても、どうしても２サイクルは４サイクルより整備が頻繁にならざるを得ず、何度も分解を行うと圧入部が甘くなってレースでの使用に耐えなくなる。また、１次圧縮の関係で重要なシール類にも、どんどんコンディションのよいパーツを投入したい。

これらには、新品パーツの供給、あるいは新規製作が必要だが、アマチュアレベルではそれがままならないといったところらしい。

しかし、だからといって多くの魅力的なマシーンをクラシックレースに引っ張り出さない手はないだろう。まずは、今回の出場車のなかから、何台かを眺めてみようではないか。

❶トーハツは1962年の第１回鈴鹿全日本ロードレース大会に、すでに50ccと125ccの空冷２気筒のワークスレーサーを送り込み、これらはその後デイブ・シモンズによって世界GPをも走ったが、充分な熟成がなされる前にトーハツはオートバイの生産から撤退した。エントリーリストによれば、この125ccマシーンの車名は106Yで1963年製となっている。この日の出場クラスはグランプリだったが、確かにGPを走ってはいるものの、ライトウェイトで日本の仲間たちと走ったほうがよかったのではないかと思う。音色は非常に良質。
❷ヤマハTD1B。同社初の市販レーサーは1962年のTD1。２サイクル250cc空冷２気筒であった。このB型は２年後の'64年に送り出された改良型で、ガソリンタンクの形状もまったく異なる（長く、スマートだ）。以後、'67年にTD1C、そして'69年にTD2、'71年のTD3とここまでが空冷。'73年に水冷のTZ250となり、'86年にはフレームもデルタボックス化される。こうして今日まで、ヤマハは250cc市販レーサーを送り出し続けている。一時期はTZが250ccクラスの世界GPを支えたし、GPライダーの育成に多大の貢献があった。
❸続いては同じヤマハでもYDS3改である。1959年のYDS1は浅間火山レースでも活躍したが、その次の次の改良型がYDS3。写真の車両はスタンダードのガソリンタンクを生かしてその後方に足し物をし、小型のレーシングシートを装着するなど、当時のアマチュアレーサーを思い出させる好ましい改造が施されている。カウリングを装着していないのは、かつてのクラブマンレースでは、レギュレーションでそれを許していなかったからだ。
❹トリニティースクール、富成校長がこの日のために仕上げたグリーヴス250ccシングル。もともとオフロード用だったこのマシーンの製作については本誌連載でも触れられているので、ここでの重複は避けることにしよう。
❺もっともグリーヴスには、はじめからロードレーサーとして造られたこのシルバーストーンというモデルもある。２台（ともに1964年の英国製である）を見比べてみると、その基本構成がそっくりなことに驚かされる。
❻戦前クラスに出場したスコット。1930年製にしてすでに水冷（２気筒）であるうえ、エンジンをストレスメンバーとする合理的なフレームであるから、これぞ正しく時代を先取りしたマシーンといえよう。これもグリーヴスと同じくイギリス生まれの名車である。
■これ以外にも、もちろん小排気量クラスでえらく速いブリヂストンや、ヤマハの各車がある。どうです皆さん、来年のタイムトンネルに、ひとつ２サイクルで出てみませんか。

ありがとうフェスタ

ホンダ製レーシングマシーン そのファンたちが熱狂し、涙した 10月4日のツインリングもてぎ

❶日本人初のGPウィナーは1961年の西ドイツGP250ccクラスで生まれた。その人、高橋国光が、そのときのゼッケン100を付けたRC162で全開走行。シビれてあったり前である。❷ホンダにとって2度目のF1での勝利。その1967年のコンビも、もちろん全開。ジョン・サーティーズとRA300だ。❸1台ごとに走ったあと、グループ別に再度周回。そしていちばん最後には、上の写真のように全車でのパレードとなる。❹ライダー紹介。右端はタヴェリ。この満場の観客を見よ！

ホンダは自社の50周年を記念して、これまで造ってきたオートバイと自動車をツインリンクもてぎで走らせるという一大イベントを実行した。もちろんこれをファンの人たちに見てもらおうというのである。

10月4日は快晴。それまで長くぐずついていたのが嘘のような青空だった。その高い天を仰いでライダーのひとり、菱木哲哉さんはポツリとこう言った。

「やっぱり、オヤジさんがこうしてくれたんだよね」

この日、天国の本田宗一郎は、もてぎを遠く見下ろしていたのだろうか。たぶんそうだったろう。そして、調子のいいマシーンには目を細め、不調のエンジンには、〝バカヤロー、テメエたちで造ったもんもちゃんと回せないで技術者といえんのかよ〟などとどなっていたにちがいない。そして、そういうオヤジさんを、多くのホンダマンたちが今も敬愛してやまないのである。幸せな会社の幸多かった50年といえるだろう。

もちろん、エンジンは高回転かつ高出力であらねばならないというのが〝宗一郎ポリシー〟だから、この日の華はレーシングマシーンである。5年とも7年ともいわれる入念な整備と何度ものテストを経て、どれもがほぼ絶好調、ピストンとピストンリング、バルブスプリングはすべて新品だし、それ以外のパーツもバンバン新造しての晴れ舞台では、全車往時のレブリミットまで回すことを許されての快走である（RC149なら2万回転を超えてよしということだ)。

ライダーも超豪華。海外からは、ルイジ・タヴェリ、トミー・ロブ、ラルフ・ブライアンズ、ジム・レッドマン、ワイン・ガードナー、フレディ・スペンサー。日本勢は、谷口尚巳、田中楨助、福田貞夫、北野元、佐藤幸男、高橋国光…その他書ききれず…である。

4輪のほうもF1までガンガン走らせてすごかった。ジャック・ブラバム、ジョン・サーティーズ、ネルソン・ピケ、中嶋悟…こちらも大勢に多くのマシーン。

高回転の、その最後の最後の伸びで歌うように鳴く〝ホンダミュージック〟それを全身で受け止めたとき、わけもなく涙があふれるのはなぜだろうと思いながら、私は、いや、私だけでなく、多くの人々が胸いっぱいの気持ちで家路についたにちがいない。（佐藤康郎）

RC115／1965　50cc 2気筒

2RC143／1961　125cc 2気筒

RC145／1962　125cc 2気筒

2RC146／1964　125cc 4気筒

RC149／1966　125cc 5気筒

CR72ドリームレーシング／1962　250cc 2気筒 市販レーサー

RC160／1959　250cc 4気筒 浅間火山レース用

RC161／1960　250cc 4気筒

RC162／1961　250cc 4気筒

RC174／1967　350ccクラス用297cc車 6気筒

RC181／1967　500cc 4気筒

CB500R／1975　RSCが3バルブ750ccに改造。主に国内で活躍

NS500／1984　2サイクル500cc 3気筒

NSR500／1989　2サイクル500cc 4気筒

RCB1000／1976　1000cc 4気筒 耐久レーサー

RS750R／1984　750cc 4気筒 耐久レーサー

RVF750／1991　750cc 4気筒 耐久レーサー

RVF／RC45／1998　750cc 4気筒 耐久レーサー

■当日のロードレーサー22台中18台をお見せする。外したのは、CR110とCR93（1962年の50ccと125cc市販レーサー）RS125RW-T／1981年、RVF400／1986年の4台である。

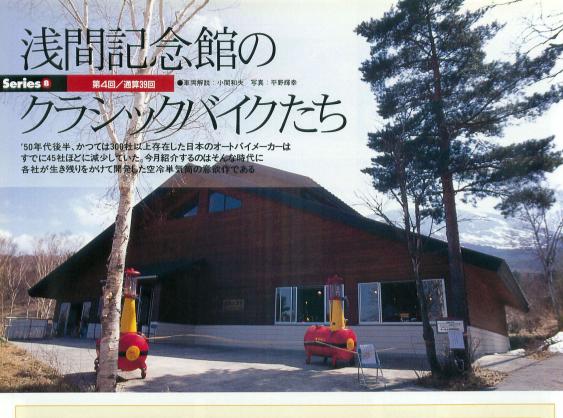
浅間記念館のクラシックバイクたち

Series 8　第4回／通算39回　●車両解説：小関和夫　写真：平野輝幸

'50年代後半、かつては300社以上存在した日本のオートバイメーカーはすでに45社ほどに減少していた。今月紹介するのはそんな時代に各社が生き残りをかけて開発した空冷単気筒の意欲作である

陸王 グローリーAB

350cc 1957

オーナー：竹内伸吾

BMWを手本としながらも独自性を盛り込んだOHV単気筒

ハーレー・ダビッドソンの国産化で知られるメーカー、陸王のルーツは戦前にまでさかのぼる。1924年にハーレーの輸入を開始した製薬会社の三共は、後に東京・北品川に三共内燃機を設立してライセンス生産を開始、'36年に車名を陸王とし、'37年には社名も陸王内燃機に改めた。

同社は戦後になると1200ccサイドカーと750ccソロの生産を再開して新聞社や警察に納入したが、まだ重量車が一般に普及するような時代ではなかったため、'49年に生産を中断。だが立川の昭和飛行機は、〝堂々とした陸王ならやがて売れるようになる〟と製造権の譲渡を申し込み、工場設備を譲り受けて陸王モーターサイクルを設立。しかし業績を向上させるためには、やはり広く大衆向けで軽量なモデルが必要という判断がなされ、'53年にBMWを参考にした欧州スタイルを持つグローリーAの生産が始まった。

グローリー系（ABは'54年、ACは'58年に登場。また'56年にはBMW R25そっくりの250ccF型を発売）は優れた参考車を得たことで陸王750に匹敵する性能を持っていた。また日本インダストリアルデザイナー協会理事長の佐々木達三が設計に加わったことで、いち早くリアサスにスイングアームを採用するなど車体面も充実していたのである。

❶簡素なメーターまわり。'56年生産分まではメインスイッチ前方にアンメーターを装備。インジケーターランプはBMWとは色が逆で、赤：ニュートラル、緑：チャージ。フラッシャーは後付け。
❷BMWと似ないようにOHVのプッシュロッドトンネルは1本とされた。キックアームも後踏みで独自性を主張。76×76㎜、344.8ccのエンジンは、16ps／5000rpm、2.4kg-m／3750rpmを発揮。
❸スイングアームの採用はBMWより早かった（当時のBMWはまだプランジャー式）。リアショックは本来カバー付きである。

メグロ ジュニアS3
250cc 1958
オーナー：湯本 明

実用車の代表格として知られる メグロ最大のヒット作

戦前に東京・目黒不動近くに本社を据えた目黒製作所は、ヴェロセットKTTを見本とする車体に、スイスのモトサコシMAGエンジンを参考にした500ccOHVシングルを搭載するZ系で知られていた。戦時中は本社が火災に遭ったにもかかわらず（余談だが、西へわずかに2kmに位置した陸王は、米国製工作機械で占められていたため戦火に遭わなかった）、工場の機械設備を栃木県烏山町に移転疎開していたため、終戦後はいち早く生産を再開することができた。

この時代、メグロでもやはり大衆向けの車両が必要という理由から、従来の半分の排気量となる250ccのOHV単気筒を開発、ジュニアJ型として'50年末に発売する。翌年にはリアにプランジャーサスを配するJ2に発展、'53年にはエキパイを従来の2→1本に変更したジュニアS型が登場する。'54年のS2からは自社開発による世界初の4速ロータリーチェンジを採用。信号間の距離が短い日本各地の都市部では、この変速方式の便利さが広く知られ、実用車の代表格となっていく。'56年にはスタイルを近代化、ブレーキ、チェーンケースなどを改良したS3が登場。この車両は堂々としたスタイルも加わって高い評価を得、3年半で31500台を記録するメグロ最大のヒット作となった。

❶500ccのスタミナZ7とほぼ同じ印象を受ける、ヘッドランプボディに内蔵される白い文字盤の速度計内にはアンメーターを設置。
❷65×75mm、248.9ccのエンジンは、S型までは7ps、S2で10ps、S5で11.5ps、'63年の最終型となるS8で13.5psと性能向上を続けていった。最高速はS型の70km／hに対して、S8は110km／h。
❸前後リム径はJ系の20インチに対してS型では19インチ化され、'58年後期から18インチとなった。腕木式アポロ方向指示器は、現在厨房メーカーとして知られるサンウェーブが生産していた。

カワサキ 250メグロSG
250cc 1964
オーナー：七井 隆

カワサキに受け継がれた 目黒製作所の優れた基本設計

'60年、目黒製作所は労働争議に巻き込まれて生産が進まず、資金受援の目的から川崎航空機と業務提携した。これによりカワサキの販売網に統一されて125～500ccが売られたが、ホンダ、ヤマハなど、後発会社の高性能車群の登場により、メグロが時代の波を乗り切るのは難しくなっていた。'61年末には本社の土地を日産に売却し、車両の生産は規模を縮小した横浜の新工場で行われるようになる。'62年にはカワサキメグロ製作所として再発足、ジュニアS8とスタミナK1の生産を続行したが、それらが会社を潤すことはなく、'64年9月、遂に倒産する。その後はカワサキが債務を返済、希望する車体設計者は明石工場に受け入れられ、'64年には、S8系の車体を流用したツーリング車SGT、実用車のSGが、カワサキのラインアップに加えられた。

500ccのスタミナシリーズはK2型から完全に川崎航空機の技術者のみでエンジン開発がされ、後にW1へと発展していったのに対し、SGはメグロ時代の設計がそのまま残された。このこともあり'65年3月までの初期型には目黒製作所のタンクマークが装着されていた。SGは'66年に2ストローク250ccツインのA1が登場した時点で生産停止かと思われたが、人気は意外に高く、'69年まで生き続けた。

❶両面フラッシャー、ブラックメーターなどにカワサキらしさが感じられる。ステム上部には摩擦式ステアリングダンパーを装備。
❷やや前傾したシリンダーを持つエンジンは、S8までの全鋳鉄製からヘッドをアルミに変更。66×72.6mm、248.4ccのOHV単気筒は17ps／7000rpmを発揮。ミッションは従来の別体式から一体式となり、チェンジ方式も扱いやすく万人受けする左足動となった。
❸メグロの象徴であるS8譲りのテールランプ、リアフェンダーや密閉式チェーンケースは、そのままカワサキにも引き継がれた。

Photos : Yoshimura Japan and Teruyuki Hirano

TRI-OVAL YOSHIMURA EXHAUST SYSTEM

レースで熟成された三角断面サイレンサー

**同じような形をしているデイトナのコースから命名された"トライオーバル"
レースシーンで理想的だった形状は、一瞬のひらめきで生まれたという
そして、ようやくこれが公道用製品に忠実に再現されるときがきた**

❶❷❸YZF-R1用。湾曲したネームプレートが付く三角形のカーボンパイプは、削り出した金型をもとに製作したオリジナル。サイレンサーはワークスマシーンと同形状で、長さは60cm。チタン仕様もあり、どちらも価格は25万8000円。ヨシムラが販売する排気系製品はすべてJMCA認定品だが、トライオーバルはその形状上消音室容積が稼ぎやすいので消音対策もやさしかったという。取り付けパーツ含む実測重量は4.6kg（STD：11.0kg※）。第1号にYZF-R1を選んだのは〝最高の車体に負けない最高のエグゾーストシステムを造りたかった〞ためだという。装着状態でのオイルフィルター交換は不可（集合部まで外す）。
❹チタンエキパイの集合方式は4-2-1タイプ。1／2番、3／4番がそれぞれ集合した後の2-1部分を長くして低中回転域の出力を稼ぐ。
❺手前のカラーはアルミの削り出し。フランジから10cmほど下にあるジョイント部は組み立て済みで、ワイアリングまで施されている。
❻φ52mm、φ41mmの大小の排気口は、通常のサイレンサーと違ってインナーパイプと直結されておらず、このため後端にできる空間がサブチャンバー的な効果をもたらすことで低中回転域に好影響を与えるという。しかし、サイレンサー内部でインナーパイプを分岐・集合させるなど、今後試してみたいアイディアも豊富にあるらしく、トライオーバル形状にはまだまだ多くの可能性が秘められているようだ。
❼一見するとサイレンサー入り口がテーパー形状になっているようにも見えるが、これは空気抵抗を減らすために設けたチタン製の整流板。
❽スプリングフックやガスケットを同梱するのはヨシムラの良心。スプリングの中に入れてビビリ音を抑えるためのゴムチューブも付属。

❾YZF-R1用にはエグザップの取り外しによる低中回転域の出力低下を補うためにSTDキャブレター用のMJNキットが付属。これによりSTDを全域で上回る出力が得られたという。エアクリーナーを取り外す際のアルミ削り出しファンネル：2万9500円もオプション設定される。
❿GSX-R750用。サイレンサーは共通だが、エキパイ4本が横に並ぶ集合部を持つ。チタン／カーボンともに、24万8000円（4.5kg※）。
⓫最新作のチタンサイクロンも合わせて紹介しよう。右1本出しのデュプレックス付きTL1000R用で、カーボン仕様(4.7kg※)、チタン仕様（4.8kg※）ともに17万8000円。（※の各重量はヨシムラ調べ）

'97年12月号の本誌で、GSX-R600に装着された試作品第1号を紹介した三角断面のサイレンサー〝トライオーバル〞。これを採用したエグゾーストシステムは、'98年度のレースシーズンにおいてスーパースポーツ／スーパーバイクレーサーに装着され、実戦で鍛え上げられてきたが、いよいよ市販車用が登場することになった。その第一弾に選ばれたのは、YZF-R1とGSX-R750（'96〜）。

ヨシムラジャパン代表、吉村不二雄氏のひらめきによって生まれた形状が持つ利点には、サイレンサー容量を確保しやすい、深いバンク角が得られる、より車体に近づけてマスの集中化に貢献する、などが挙げられるが、これらはサーキットでラップタイムを削るだけではなく、公道でも有益である。初の集合管を製作して以来、4-1集合の新方式であるサイクロン、エキパイに設けたチャンバーで出力を増すデュプレックスなど、エグゾーストシステムの進化に先鞭をつけてきたヨシムラが、またひとつ新しい発想を送り出したといえよう。（狩野）

■協力：ヨシムラジャパン　Tel.0120-36-3196

Photos : Moto Liberty and Teruyuki Hirano

NEW KERKER HYPER MEGAPHONE

モトリベルティが送り出す新カーカー

カーカー初のオールステンレス製で錆に強いだけでなく
KRシステムを彷彿させながら、4-(2-)1として全域での出力を狙い
それでいてZRX1100用で95ホンを実現するなど、魅力充分である

キャブレターのチューニングアップパーツであるダイノジェットをはじめ、データ管理に優れるシャシーダイナモのダイノマシーンなど、ダイノジェット社製品の輸入販売で知られるモトリベルティは、カーカーやマイクロンなど、エグゾーストシステムの分野にも積極的だ。

ここで紹介するカーカー・ハイパーメガホンは、モトリベルティがその姿勢を一歩進め、カーカー社を買収したスーパートラップ社とのライセンス契約に基づき、製品の企画、設計、生産までを日本国内で行ったものである。もちろんイメージのベースになっているのは'80年代のスーパーバイクレースで活躍した4-1集合方式を持つスチール製のKRメガホン。この伝統のデザインを保ちつつ、中央に仕切り板を入れて4-（2-）1方式とした集合部、容量を拡大して消音効果を高めたサイレンサーなど、各部の構造を一新したうえ、材質もカーカーメガホン初のオールステンレス（エキパイのみがステンレスの製品などは存在した）製だ。リペア性の高い6分割構造に加え、性能面ではダイノマシーンによるテストと試作を繰り返した結果、全回転域でSTDの出力を上回るという。シリーズ第一弾としてZRX1100／400用が登場したが、ゼファーなどの現行機種を含め、Z1000R、Z1／2用など、今後も幅広い機種に対応していく予定だ。（狩野）

❶❷ZRX1100用。バフ仕上げのステンブラシ：9万8000円、つや消し黒塗装のステンブラック：10万2000円の2色がある。実測重量は約7kg。オイルフィルターを交換するときは集合部までを外す。
❸ネームプレートはスーパートラップ社製（最新のロゴは斜体となっている）。プレート右下の"Made in USA"の表示は"Moto Liberty"に変更される予定だ。サイレンサーステーは直接本体に溶接される。
■協力：モトリベルティ Tel.06-576-0277

❹ZRX400用だが、装着された外観は兄貴分の1100用とそっくり。
❺エキパイとサイレンサーの2分割式だったKRメガホンとは異なり6分割で、接合部もスプリングフック式とされる。リペア用として各パーツは単体でも販売する。エキパイはφ38㎜。フランジはSTDを使用。
❻❼KRのイメージを保つため、外観は4-1だが実は4-（2-）1という集合方式をとる。横向きの仕切り板は、集合部直後から始まってサイレンサー手前まで伸びており、製作に手間のかかる部分だという。
❽エキパイ後端とサイレンサー接合部の外径は6㎝。内側のパイプはインナーパイプを支えるためにこのような形状になっている。
❾テールピースはボルト1本で外れる。インナーパイプに巻かれる消音材は、一見普通のグラスウールのようだが、飛散しにくく経年変化に強いというドイツ・ソフテック社の新素材"サイレントスポート"を耐熱素材で包んだもの。これにより消音効果を高め、音量は95ホン。
❿外観は似ている1100用と400用だが、並べてみればサイズの違いは明らかである（外径はそれぞれ12㎝と10㎝）。デザインは若干異なっているが、400用もボルト1本でテールピースの取り外しが可能だ。
⓫ZRX400用のエキパイはφ38㎜、重量は5.7kg。基本構造は1100と共通だが、集合部の仕切り板に低中回転域の出力を補うためのバイパス穴がある。メガホンタイプが採用されていたZRX400の'97年型までと、別体式アルミサイレンサーになった'98年型用の2種類が揃い、どちらも、ステンブラシ：9万5000円、ステンブラック：9万9000円。装着状態でオイルとオイルフィルターの交換が可能。音量は98ホン。
■ゼファー400／χ用がZRX400用と同価格で発売中のほか、今後、ゼファー1100／750、KZ1000R、Z1／2、CB400／1300SF、XJR1300／1200／400、イナズマ1200、GSX1100S用などが登場する予定だ。

Photos : Teruyuki Hirano

AELLA NEW ADJUSTABLE SYSTEM STEP KIT

新機構を装備したアエラの新作ステップ

**多くのアルミ削り出しパーツを製作するカスノモーターサイクルは新製品の開発に余念がない
ドゥカティの新型900SS用ステップを早くもリリースするのはその証といえよう
さらに今回は、ステップ位置の無段階可変機構という新しい試みに挑戦している**

本誌でもこれまでに何度か紹介しているように、カスノモーターサイクルが造る〝アエラ〞ブランドの製品には、各種ドゥカティやスポーツスター、ビューエル用を中心とした多くのラインアップが揃う。これらアルミ削り出しパーツの数々は、その品質に定評のあるところだが、それを支えるのは、節度ある操作のための高い精度や、ていねいな仕上げへのかたくなさである。その一方で、よりよいと思われる方法をどんどん取り入れ、従来の製品にまで改良を加えるなどの柔軟性に富むことも同社の姿勢だろうか。

ここで紹介するのは、新機構を組み込んだ新型のドゥカティ900SS用ステップである。最近では、いくつかの取り付け穴を設置してバーの位置を変えられる製品が増えてきたが、カスノ製品の特徴は無段階の調整ができることだ。それでは、この新機構を中心に詳細を紹介しよう。（狩野）

❶無段階の調整機構を持つ新型900SS用のステップキット。重量は付属パーツを含んで1030g。
❷これが新機構の心臓部。ステップバーの位置を変えるには、写真中央のボルトを緩めて円盤状パーツを回転させればよい。目盛りが刻まれているがクリックはなく、任意の位置に固定することが可能だ。写真ではステップ位置をいちばん高い所に固定している。白い樹脂部品はブレーキペダルの位置調整用。
❸可変機構を分解すると極めて単純な構造であることがわかる。回転する円盤（範囲はボルトが動くことができる弓状の長穴分）と片側をそれに連結する下側の取り付けアームは、クランクとコンロッドに見立てることもできる。回転に伴ってこのアームとステップの基部側パーツ（上側のアームともいえる）との位置関係が変わり、それによってステップバーは、STDより後方1.5㎜／上方2㎜の位置と、後方19㎜／上方20㎜とを結ぶ円弧上を移動するわけだ。
❹❷とは逆に、いちばん低い位置に可変させたところだが、①との違いが見てとれるだろうか。
❺ブレーキとシフトの各ペダル軸部にはシールドベアリングを採用。ペダルの肉抜きは、美しいすじ彫りを見せるビューエルやH-D用とは異なり、貫通穴となっている。ベースプレートとペダルはA2017S材、ステップバーには、万一の転倒を考慮して、これより柔らかいA5056S材を使う。ステップバーは軽量化のために裏側が削られるが、MFJレギュレーション対応のレース用も1本4500円で用意される。
❻同じく新900SS用のステップだが、こちらは可変機構を持たないタイプで、公道での使用に向く、前方15㎜／上方10㎜へ移動する。写真左下はマスターシリンダー移動用のパーツ。キットで945g。
❼最新作のYZF-R1用も紹介しよう。こちらは一般的な可変機構を持ち、前方17㎜／上方9㎜から、前方5㎜／上方19㎜までの6段階を選べる。1160g。
■今回はお見せするスペースがないが、新900SS用にはクリップオンハンドルも用意されている。オプションとして、垂れ角調整用スリーブ（7、9、11度から選択可能。STDは13度）と、スロットルの滑らかな動きを狙って摩擦部分にテフロン樹脂を埋め込んだハンドルバーも製作している。こちらも注目したい製品だ。上記のステップも含めて価格未定だが、11月中にはすべての製品が発売される予定。

HI POINT FORGED ALUMINUM MOTORCYCLE WHEELS

軽量、低価格の鍛造アルミホイール

**2輪車のアルミホイールは、溶解金属を型に流し込む鋳造法が一般的で
固体金属を成型する鍛造法はコストの問題で避けられてきた
計画から3年。ハイポイントが完成させた製品を紹介しよう**

ハイポイントが販売を開始したアルミホイールは、鋳造より高い強度が得られる鍛造により製作されている。強度が高ければ材料そのものの使用量を減らすことができて軽量化につながるわけだが、大型のプレス機が必要になるなどコスト面で大きな壁があった。同社では生産工程を3カ国の分業とすることでこの問題を解決、低価格を実現するとともに、スプロケット／ブレーキディスクホルダーとカラーの交換で対応機種を増やすなど、公道用ホイールとしてユーザーに身近な製品を目指したという。（狩野）

❶CBR900RR／VTR1000F用。実測重量は写真の状態でフロント：3.2(3.50×17)、リア：6.3kg(5.50×17)。前後セットで15万8000円。ハイポイントはモーリス名の使用権を持つが、この製品はハイポイントブランド。
❷ホイールのゴムダンパーは、取り外し可能なハブ側に6個収まる。
❸❹リアは各ホルダーとカラーの交換で対応機種を増やし、大排気量市販車を中心とした、ホンダ(CB1000SF、CBR1100XXなど5機種)、ヤマハ(XJR1200、TRX850など6機種)、カワサキ(GPZ900R、ZZ-R1100など7機種)用が揃う。外径はすべて17インチで、リム幅はフロントが3.50のみ、リアは4.50／5.00／5.50／6.00の4種類。前後セットで14万8000～15万8000円。RS125用(F：2.50×17、R：3.50×17)：12万8000円もある。
❺左右交互に施された肉抜き加工は約3㎝と深いが、日本の技術基準であるJWLをクリア。生産手順は、ハイポイントの設計に基づいて6061改と呼ぶ特殊アルミ材をカナダで鍛造、アメリカで切削加工を行った後、日本でバフとアルマイト処理（数色から選択可）を施して完成となる。同社ではリニューアルしたモーリスの7本スポークマグネシウムホイール（前後セットでZ1000MKII／Z1-R用：14万8000、Z1000J／R用：16万4000円）とVマックス用リアアルミホイール：12万～12万8000円も販売している。

■協力：（上）カスノモーターサイクル Tel.075-622-0225　（下）ハイポイント Tel.0485-62-2556

られる。防塵室でひとりのメカニックが８～10時間をかけて１基を組み上げる。ピストンまわりの重量測定とクランクのバランス取り、シャフト公差合わせ、バルブ擦り合わせ、ピストンリング合い口すき間の修正、シリンダー内径の測定とピストンクリアランス合わせ、さらにバルブタイミングの測定など、チューニングショップでの作業そのものだ。ホイールの組み立て作業もセルシステムに準じており、リムを組んでタイヤを装着し、ディスクのバリ取りなどをひとりで行う。

そうして調達されたパーツは、各セルで３～４日を経て完成車になる。その後、担当メカニックが慣らし

彼ら独自のVツインはこうして造られる

なにより質を重んじるタイタン。その本社工場見学記

これまで2台を試乗して、その仕上がりと走りのよさを実感したタイタンだが それらがどのようにして製造されるのかを知るため、アメリカはフェニックスを訪れた 広大な敷地に建つ工場の内部はいかに…。和歌山利宏のリポートである

Report and Photos : Toshihiro Wakayama

私は、フェニックスのタイタン社を訪問して、カルチャーショックを受けた。現在の工業製品の生産方式を否定するような工場に驚きを隠せなかったのだ。

オートバイをはじめ工業製品が豊かに供給される今日の産業は、19世紀前半にイギリスで起こった産業革命を抜きには考えられない。それ以降、家内制あるいは工場制手工業だった産業は工場制機械工業へと移行し、大資本による大量生産が行われるようになった。

さらに自動車工業の台頭とともに、1910年代にフォードが編み出したベルトコンベアラインによる生産方式が、スタンダードとして確立している。オートバイ工場といえばこのライン方式を連想するのが当然で、国内メーカーはもちろん、海外メーカーでもそれは同じだ。生産台数がそれほど大量でない場合、コンベアではなく台車を押して次の工程に引き継いだり、10台程度の１ロットに対して作業者が移動して組み付けを完成させていくが、これもライン方式に違いはない。

私が想像していたタイタンの工場とは、昨年の生産実績が600台という数字から推定して、このロットごとに作業を進めていく方式であろうというものだった。一日３台としても１ロット12台を４日のペースで仕上げればよいから、カスタムショップを大きくしたような規模で対応できると踏んでいた。ところが実際は、規模も生産方式も予想とはまったく違っていた。

その生産方式は、セルシステムと呼ばれていた。パーツ棚に仕切られたセル（個室）の作業台に向かって、ひとりのメカニックが裸のフレームからすべてを組み付けて完成車の状態に仕上げていく。それもただパーツを組み付けるだけではなく、しっかりバラつきを修正して磨きも加えていく。それはまるでワークショップで熟練した職人が作業を進めているようで、さしずめ工場制手工業と呼べるような生産形態である。規模に関しても、今年は昨年の倍増にあたる年産1200台を目標に稼働しており、現在のセルの数は50個、全従業員数は160人で、立派な中企業然としていたのだ。

工場では、セルシステムによる完成車の組み立て作業を支援するようにすべてが動いていた。セルのパーツ棚には、細かいオーダーに合わせた外装部品やオプショナルパーツはもとより、組み上げられたエンジンが集められ、すべてが調達できたところでセルにおいて組み立てが始まる。そして全体の流れは、どこでもそうであるように、パーツの納入からスタートする。エンジンパーツはS＆S、フレームはダイテック、ブレーキやホイールはパフォーマンスマシーンといった有名どころをはじめ、ほとんどを外注メーカーの製品でまかなっている。それらには受け入れ検査が行われ、寸法の精度や仕上げなどの基準に合格しないものは除外される。そして意外なほど返品扱いが多い。その品質が日本製ほどではないにしても、基準は厳しい。

そうして納入したパーツをより高い品質に仕上げたり、塗装などの作業はタイタンで独自に行われる。タンク後部を伸ばしたストレッチ仕様は、標準タンクにプレートを溶接し、それを研磨して仕上げられ、ペイントもコンピュータでカッティングされたマスキングシートを張りつけて行われる。彼らが質感にこだわることの持つ意義は、私には新しい発見でもあった。質感による付加価値はいつまでも朽ち果てないが、技術開発によるものは時間を経てそれが当たり前になってしまうと、何の価値もなくなってしまうものなのだ。

そしてエンジンも、セルシステムによって組み上げ

および チェック走行を行い、さらに専門のテストライダーによって確認走行され、合計200kmにも及ぶテスト走行が実施されるのだ。そして各部のオイルが交換され、最終工程である洗車と磨きが施されるのである。

ひとつのセルによって年間50台、現在の50セルならば年間で2500台の生産が可能というが、'99年には年産3000台を目指す同社は、60000㎡（約１万8000坪）の敷地にある工場を、現在、さらに２倍に増設している最中だ。そもそもタイタン社は、現在社長を務めるパトリック・キーリー（左写真の右側）のカスタムショップから始まったメーカーで、ベース車に手を加えていくよりも、いちから最高のパーツを使って組み上げたほうが効率的で最高のカスタムバイクを造れると考え、'93年に創設されたが、一台に２～３カ月もかかったために滑り出しは順調だったわけではない。そんな状況で、すでに電子部品の業界からリタイアしていたパトリックの父親で現在は会長のフランク・キーリー（同じく左）が、豊かな実務経験を生かしてセルシステムを開発。そしてここまで発展してきたのだ。

最高のパーツと労働力を生かすだけでなく、働く人たちに生きがいを与えることがフランクのポリシーでもあるという。こうした生産形態によって、タイタンは一般的な量産車よりも上の価格帯の、300～500万円クラスの車両を供給している。たしかにセルシステムなら、従業員たちはライン方式よりも働きがいがあるだろうが、ユーザーはそのために高いお金を払いはしない。高品質で細かいオーダーに対応できるからこそ、価格に見合った水準が得られてビジネスとしても成立するのだ。多様化の中でタイタンは、将来のひとつの形を提示しているようでもある。（和歌山利宏）

●外注メーカーから納入されたパーツは、検査と追加加工を経て組み立てセルに送られる

❶タイタンでは、タンク後端部を延長した写真のストレッチ仕様を用意（６万7500円の追加料金が必要）。これらタンクは外注メーカーから納入された製品を加工して製作され、後にタイタンで塗装を施す。
❷ストレッチタンクを製作している風景。量産のプレス型では曲面をだすのが困難な造形なので、このように延長部を溶接して研磨するという手作業が行われる。なお、タンクの腐食を防止するために内部をニッケルコーティングする特別仕様も受け付ける。
❸ペイントも使う色やグラフィックなどをオプションでオーダーすることができる。作業済みのタンクやフェンダーはこの後、セルのパーツ棚へ運ばれる。
❹デザインルームに置かれていた、実物を使ったハーネスの展開模型。これはメカニックに電装部品の配置や配線方法などを理解させるためのものである。
❺塗装済みのメーターダッシュに最後の仕上げと修正を加えている彼女は、タンクが置かれたセルとの間を忙しく往復して仕上がりを確認していた。
❻❼外注メーカーから納入された製品は厳しくチェックされ、基準に合格しないと返品される。写真はメーターダッシュ内に収まる電装部品を専用の装置に取り付けて動作をテストしているところで、これをやはり外注メーカーから調達したワイアハーネスやフィッティングなどを使って車両に装着する。

●エンジンは、防塵室で担当メカニックが一基に丸一日をかけて、入念に組み上げられる

❶エンジンアッセンブリ室は他の作業スペースから隔離され、空気も清浄に保たれている。ひとりのメカニックがオーダーリストに従って、一基を責任を持って完成させる。所要時間は８～10時間だ。
❷エンジン室にあったオーダーリスト。左端の生産番号ごとに、排気量、カバー類のフィニッシュなどの仕様が書き込まれている。排気量は96C.I.（キュービックインチ。約1570cc）が標準だが、107C.I.（約1750cc）を選択でき、この場合はスーパーGキャブを含めて30万円が必要。また、ハイカムやポートのストレート加工などもオプションで用意される。
❸ポリッシュ加工が施された、ウィスコンシン州にあるS&Sから納入されたクランクケース。その肉厚は、ハーレー純正品の２倍はありそうだ。
❹クランクシャフトをケースに組み込むメカニック。シャフト公差やクランクバランス、ピストンまわりの重量などといった数値はすでに測定されていて、それらは記録用紙に書き込まれている。そしてこのデータは、アフターサービスの際にも生かされる。
❺ピストンヘッドとシリンダーヘッドの燃焼室。ヘッドはS&Sのスーパーストック。燃焼室の容積も測定され、標準の96C.I.ユニットの場合、圧縮比は10.2：１に調整される。さらにタイタン独自のチューンアップが施され、108hp／4300rpmを発揮。
❻ピストンリングの合い口すき間は、一品ずつ測定したうえで所定の寸法に修正される。品質管理された大量生産品の場合ならば必要のない工程であるが、ここではメカニックの能力が要求される。
❼❽そのようにして仕上げたリングを組み込んで、コンロッドにピストンを装着する。この後シリンダーを取り付け、ヘッドまわりへと作業は進んでいく。
❾トランスミッションはスピュース製の５速コンスタントメッシュ。写真はシフトドラムを収めているところで、H-Dと同様に別体式であるギアボックスの組み立てもエンジンアッセンブリ室で行われる。
❿キャブは、S&Sの固定ベンチュリータイプを使用する。写真のスーパーEは96C.I.ユニット用で、口径は１ 7／8インチ（47.6㎜）。107C.I.用では、２ 1／16インチ（52.4㎜）径のスーパーGとなる。

●独立した個室で担当者が責任を持って作業するセルシステムで車体の組み立てが行われる

❶パーツ棚で仕切られたセルの中央には、作業台が配置される。載っているのはエンジンをリジッドマウントするSXモデル用のフレーム。棚には各セクションから集められたパーツが揃えられている。❷リジッドのような外観のSXシリーズ用リアサスを、タイタンではH-Dのソフテイルに対してソフスペンションと呼ぶ。コイルスプリングの代わりにピボット部に横に渡したKTコンポーネント製トーションバーを使うのが特徴で、車高調整も可能。ダンパーはエンジン下に通常タイプのものが置かれる。❸❹こちらは2点ラバーマウントのRMシリーズのフレーム。ラバーマウントの場合、高出力を発揮しているだけに1次伝達によるねじれ対策として、エンジンとギアボックスをしっかり連結して剛性を高めることが求められる。そのためにクレードルと呼ばれるサブフレームで両者を固定し、さらにカムカバー側とプライマリー側のそれぞれには補強プレートを追加している。プライマリーチェーンの調整も入念に行われる。クラッチはバンディット製の湿式ケブラープレートで、1次減速比は1.54(24/37)。❺オイルタンクを取り付け、オイルラインを配管。❻ツインショックを持つRMモデルにリアホイールを装着しているところ。2次伝達用のプーリーなどには保護カバーがかけられ、傷に対しても細心の注意を払っていることがわかる。基本的にセルシステムではひとりのメカニックが組み立て作業を担当するが、一人前になるまではこのようにインストラクターとの共同作業でトレーニングを積んでいく。❼SXモデル用フレームのダウンチューブに、クラッチワイアのガイド用クリップを装着しているところ。❽このRMモデルは、もう完成間近の状態である。❾セルでの作業が終わると、まず組み立て担当者が150kmほど走行して慣らしと各部のチェックを行う。そうすることで責任と自覚を持たされるのだ。さらに検査責任者が50kmを走り、最終チェックを終える。完成検査後はオイルを交換し、洗車を済ませたら、このように何人もで寄ってたかってマシーンを磨き上げる。後は出荷を待つばかりだが、細かい塗装の修正などが行われるケースも多い。(和歌山)

'99年ニューモデルは、ロードランナースポーツRMコンバーチブルツーリング

新作のロードランナースポーツRMコンバーチブルツーリング。

試乗したロードランナースポーツRMコンバーチブルツーリングは、エンジンをラバーマウントする"RM"シリーズのロードランナーRMに、取り外し可能なフェアリングとサドルバッグを与えたツアラーということになる。コンバーチブルの名が意味するように、装備を外せばクルーザーとしても楽しむことができるが、その走りはロードランナーRMと同じというわけではない。エンジンがツーリングモデルと呼ぶにふさわしい特性になっているのだ。

まず最初に、RMシリーズの最上級かつ主力モデルであるゲッコーRMについて触れておきたい。

ゲッコーRMは、ラバーマウントでツインショックという構成が示すように、振動や乗り心地に関して高い快適性を保ちながらも、量産のクルーザーでは得られない強烈なビートやトルク感、そして、あたかも機械馬を操るかのような手応えのあるハンドリングを堪能させてくれる。はっきりとエンジン内でクランクが回っているのがわかり、低速域ではピストンが力をふり絞って上死点を乗り越えていくかのようである。そうしたビート感を維持したまま、100mphを超えても速度を上げ続けるパワーはすさまじい。ハンドリングも低速域での切れ込みがややや強いわりに、中速域以上では直進時の立ちが強いというキャスター効果が強力すぎる特性をみせるが、コントロールしていることは最高に実感できる(エンジンをリジッドマウントする"SX"シリーズは、快適さと扱いやすさを犠牲にすることで、こうしたクルーザーらしい部分をもっと強烈にしていた!)。

ゲッコーRMは、最高にクルーザーらしさを味わわせてくれるのだが、これをロングツーリングに使うとなると、強烈な個性をもう少し和らげたほうが快適で疲れないのではないかと思われる。それを形にしているのがRMコンバーチブルツーリングだ。

動力性能は、120mphスケールの速度計を振り切る力を持つ。

まず、エンジンのフィーリングが大きく違う。スムーズという表現は他の量産クルーザーと比べれば不適切でも、これは明らかにそう変貌している。低速でのターンでも、クランクが回ることによる回転変動が少なくて安心できる。高速域の伸びもよく、大型フェアリングによる空気抵抗の増大を感じさせないだけの動力性能がある。排気量はゲッコーの96C.I.から107C.I.に大きくなっているのだが、注目したいのは、ボア×ストロークが3 5/8×4 5/8インチから、4×4 1/2インチへとややショートストローク化され、ボア×ストローク比の違いがはっきりと回転フィーリングに表れているのだ。

ハンドリングもはるかに素直である。キャスター角がゲッコーの34度から32度に起こされていて、切れ込みや立ちの強さがなく、前後ホイール径が18インチであることも手伝って自然な印象だ。ゲッコーのアクの強さも魅力だが、これならばだれでも普通のオートバイのように違和感なく乗れるだろう。

高速安定性のよさにも驚かされる。車体の剛性感がこれまで経験したことのないほどに高く、それでいてガチガチしていない。カスタムパーツとして定評を得ているダイテックのフレームだけのことはある。フロントにバイアスタイヤを履きながらも、リアは180サイズの扁平ラジアル。それでも、タイヤに車体が負けているようなことはなく、マッチングは良好でしなやかに直進性を維持している。

今回これらのモデルに試乗して、タイタンが究極のクルーザーだと再認識した。それらの中にあってRMコンバーチブルツーリングは、感覚的に究極といわしめる性能をやや抑えることで、狙いを現実的な実用性に置いたモデルと思えた。(和歌山利宏)

ゲッコーRMは、ラバーマウントRMシリーズの上級主力モデルだ。

■文中の価格は日本にある正規ディーラーでのものである。(編集部)

Photos : Teruyuki Hirano

ホンダが提唱する ベーシックバイクのあるべき姿

とにかく扱いやすい。それが最初に感じた印象だ 乗り手を選ばなければ、走る場所も選ばない CL400は万人が楽しめる、偉大なる普通のバイクだ

HONDA CL400

CLという車名はかつてのホンダに多く使われ、一時は50〜450ccまでの一大シリーズを形成していた。最初に登場した250ccツインのCL72がCB72のエンジンを使ったように、シリーズ全車がオンロード車をベースにオフロード走行を考慮した変更を受けていた。ただしどの車種も基本的にはスクランブラー、不整地も楽しく走れるというのであって、オフロード専用車というわけではなかった。

今回登場したCL400もこの例に漏れず、スクランブラーである。ただし昔とは逆方向からのアプローチ。ベース（といってもエンジンのみだが）はオンロード車ではなくバリバリのオフロード車、XR400Rなのである。

では試乗開始。400cc単気筒の始動はキックのみ。チョークを引いてキックペダルを踏み込むと一発でかかる。オートデコンプと頭のいいCDIのおかげで始動は本当に楽。一発は無理でも３回やれば絶対かかる。排気音はスタタタッという予想以上に軽い音。フライホイールマスを増大したというから、もう少し重い感じかと思っていたのでやや拍子抜け。

またがってみる。ハンドルは高く、ステップは今の基準でみるとかなり前方で左右幅も広く、シートはまっ平ら。今のネイキッドがいくらアップライトといってもここまでじゃない。僕はこういう昔ながらといった感じのライディングポジションのほうが好きだ。常にリラックスしていられるし、自由度も高い。

さて発進。アクセルを開けるとスルスルッと回転が上がっていく。単気筒と聞いてイメージするような低回転域でのドコドコ感はあまりない。ベースエンジンがもともとそういうところを重視したものではなく、高回転指向なのだから（XR400Rの最高出力発生回転数は7000rpm)、それを期待してもしようがない。そしてそこから右手を捻っていくと…、別段パワーが盛り上がってくるというわけではない。しかし、なんというかまあストレスがないのには驚く。スルスルッと実にスムーズに回転が上がる。振動の出方が高回転域にいってもほとんど低回転域と変わらないのだ。こういうバランス取りのうまさには感心する。さすがホンダ。でもこの回転上昇感覚にパワーが伴えばもっと面白いのになあ。

と最初は思ったが、この低〜高回転域まで特別な山も谷もなく吹け上がる特性が、裏を返すと乗りやすいということにつながっていた。僕はこのバイクで雨の中、300kmほどのツーリングをしたのだが、〝パワーバンドを維持して〟とか、〝ここで何速に入れて〟とか余計なことを考えずに、淡々と景色を眺めながら走れた。バイク側から強烈な主張がないぶん、乗り手が主役になれるのだ。

400ccという排気量も乗りやすさに貢献する要素のひとつ。最高出力は29psと、250cc単気筒でも出せる出力だが、やはり排気量分の余裕というものがある。例えばコーナーの立ち上がり、250ccならあらかじめギアを１段落としておかなくてはならないような状況でも、CL400なら何も考えずにそのままのギアでいける。この余裕にデジタル制御の点火システムが加わって、極端にいうと走りだしてしまえば、ギアは何速に入っていてもおかまいなし。そのくらいイージーなのである。

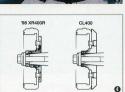
前後ショックは決して金のかかった製品ではないが、よく調教されている。コーナリングで荷重をかけたとき、昨今のスーパースポーツのようにしっとりとした減衰力を発揮しながらググッと踏ん張るというわけではないが、腰がないながらも路面の状況は結構わかる。さすがに100km／hを超えるとやや心もとなくなってくるが、それ以下では必要にして充分。リアタイヤがウニョウニョと滑り出す感覚が僕の腕でも感じられるっていうのは、こういうバイクだからできることだ。

スクランブラーというぐらいだから林道も走ってみる。先に述べた扱いやすいエンジンと軽い車重のおかげでそこそこはいける。オフロード車のようにリアを滑らせてっていうのは僕の腕ではちょっと怖いが（やっぱりオフ車よりは重いのだ)、淡々と走ることなら充分可能。これならツーリング先で突然ダートが現れても臆することはないだろう。

２輪雑誌の編集に携わる人間として、僕はCL400を支持したい。ノスタルジックな雰囲気でうまくまとめられた外観は、現在バイクに乗っていない人の興味もそそってくれるだろうし、驚くほどの扱いやすさはそういう人たちを裏切らないはずだ。また、エンジン、車体ともにシンプルな構成であるから、整備の勉強にも適している。さらにある程度経験をつんだいじり好きな人のことも考えてか、手を加えれば性能向上する個所も多い。

だが一個人として考えると、どうも物足りない。扱いやすさを否定するつもりはないが、少しでもいいから心に響いてくる開発者の主張が僕は欲しかった。XR400Rの部品を組めば面白くなるって言われても、やはり完成車としての現状は大切だと思う。　（中村友彦）

■CL400が初めて公開されたのは'97年の東京モーターショー。会場では、若者から年配の人々まで幅広い層からの反響が得られたという。確かに最近市街地では、SR400やTW200の改造では飽きたらないのか、CL450やシルクロード、DT250、２本ショックのKL250なんかに乗っているお兄チャンをよく見かける。そういう若者に加えて、かつてのスクランブラーを知る現在30〜50代の人々にも訴えかけるであろう外観がCL400には与えられている。ホンダの主な狙いはまさにこういう層、最新の高性能車にあまり興味のない人々に、バイクの楽しさを知ってもらうことにある。では本誌読者のようなマニアックな層に対してはどうかというと、このへんもぬかりはない。本文でも述べたようにエンジンはXR400Rがベース。当然CL400にもこのエンデューロレーサーのパーツを組み込むことができる。XR400RのSTD部品を組めば40ps、HRCキット装着時には約45psの最高出力が見込めるのだ。すでにCL400には、スーパーシングルへと変貌を遂げるためのパーツが準備されているのだ。本文中では少々苦言を呈したが、はっきりいって、僕もXR400Rのパーツを組んだCL400に乗ってみたい。

❶❷フレームは最近のホンダ車に多用されているモノバックボーンではなく、オーソドックスなセミダブルクレードル。ただし、メイン／センターパイプ、ダウン／ロアパイプの接合面、スイングアームピボットは、一般的なパイプどうしの溶接ではなく、鋳造／鍛造材を用いて継ぎ手構造としている。この手法には、精度のバラツキが少ない、ねじれ剛性の調整が容易、さらに接合面にパッチなどの補強材を使う必要がないため簡素かつ軽くできるという利点があるという。乾燥重量は、ライバル？であるSR400／500の153kgより軽いのはもちろん、クラス最軽量の140kgだ。

❶白い文字盤の速度計と警告灯のみのメーターまわりは非常にシンプル。CL400は決して速いバイクではないが、100km／hくらいならあっという間だ。最高速度は高速道路でがんばって150km／hチョイ。条件がよければ何とかメーターを振り切れるかも？
❷ボア×ストローク：85.0×70.0mm、排気量：397.2ccという数値はベースのXR400Rと同じ。では違いはというと、中でも最大のものといえるのがヘッドまわり。バルブタイミングは、XRのIN：11-41.5／EX：40-10に対して、CLはIN：5-35／EX：35-5と、吸気が12.5度、排気が10度、それぞれ開度が減り、オーバーラップも50→40度となっている。またバルブリフト量も、XRのIN：8.2／EX：7.8mmに対して、IN：7.5／EX：7.2mmと少ない。バルブ径は吸気側をXRより１mm小径となる32mmとし（排気側は共通のφ29mm）、シリンダーヘッドのインレットポートもこれに併せて径を絞っている。また圧縮比はXRの9.3：1→8.8：1と下げられているが、これはピストントップ形状の違い。さてこれらの変更は、従来の単気筒にはなかった粘り感と小気味よさ（つまりオフ系のシングルらしい低回転域での力強さと、XRから引き継いだ吹け上がりの鋭さ）の〝両立〟のためになされたと資料にはあるが、乗った感じでは、両立というより、どっちつかずという雰囲気だった。
❸ヘッドまわりに加えての大きな変更点が吸排気系だ。キャブレターはXRのφ36mm強制開閉式に替えて、φ31mmの負圧式を採用。EX.システムはXRの2-1に対して、まったく形状の異なる2-2とすると同時に、管径を28.6→25.4mmに絞っている。キャブには、スロットルポジションセンサー、冷間時のスタートを容易にするための電熱線、アフターバーンを防止する回路など、いろんなものが付いている。扱いやすさのためなんだろうけど、整備は大変だろう。
❹低回転域での粘り強さを引き出すために、フライホイールマスを増大。ただしウェイトが付加されたのは、クランクウェブではなく、エンジン左側にあるACジェネレーター取り付けの台座となる部分だ。
❺過去の自社製スクランブラーのイメージを引き継ぎながらも、それのみに終始するのではなく、シンプルにまとめられたデザインには非常に好感が持てる。しかしホンダは何を思ったのか、試乗会場に、CL72、CR93、おまけにRS750Dという名車を持ち込み、この３台とCL400を会場に並べた。遠巻きに眺めていた僕は、CL400の周囲にだけ人垣ができない状況を見て、何ともいえない気分になってしまった。
❻❼ホイールは、F：2.15×19、R：3.00×18で、リムは質感を追求してスチールメッキ。前後のフェンダーも同様である。ブレーキは強力ではないが、前後とも非常に扱いやすい。流行だからといって、安易に前後ともドラムとしないのがホンダらしい。
❽ステップにはこのように分厚いラバーが装着される。シフトペダルは直付け。ミッションは市街地走行を考慮してギア比を変更。１、５速は共通ながら、２～４速をXRよりややハイギアードとしている。
❾最低地上高を確保するため、シート高は795mmと結構高い(SRは780mm)。このへんは上下のせめぎあいで、その割りを食っているのがショックユニット。ホイールトラベルは、F：115／R：100mm。この数値は昨今の400ccネイキッドより少ないのである。
❿２本出しのセミアップ型EX.システムはデザイナーがこだわった部分で、この位置はどうしても譲れなかったそうだ。もちろんエキパイの熱対策はちゃんと施してあり、走行中に触れても熱くないどころか、ここで車体のホールドすらできる。（中村）

■本誌実測データ(最低単位：各0.5)

車両重量(kg)	前輪重量	後輪重量	総重量
完全装備・ガソリンなし	67.0	82.5	149.5
完全装備・ガソリン満タン	72.5	86.5	159.0
キャスター(度)／軸距(cm)	28.0／142.0		

HONDA CL400 SPECIFICATIONS

項目	値
■大要	
型式	NC38
標準価格	44万8000円
発売日／販売計画(年間・国内)	1998年９月23日／5000台
塗色	プレアデスシルバーメタリック
	シエナゴールドメタリック
■エンジン	
型式	NC38E
エンジン形式	４サイクル　空冷　単気筒
クランク形式／バランサー	２軸受け　１大端／ギア駆動　１軸バランサー
弁形式(カム／バルブの駆動)	SOHC４バルブ（チェーン／ロッカーアーム式）
排気量	397.2cc
最高出力	29ps／7000rpm
最大トルク	3.5kg-m／5500rpm
ボア×ストローク(比率)	85.0×70.0mm（0.824）
圧縮比	8.8：1
バルブ(ステム)径／リフト量	IN：φ32.0(5.5)／7.5mm　EX：φ29.0（5.5)／7.2mm
バルブタイミング(１mmリフト時)	IN：５°BTDC→35°ABDC／EX：35°BBDC→５°ATDC
気化器／ベンチュリー径(メーカー)	VEBA／φ31mm(ケーヒン)
エアクリーナー形式／容量	ろ紙式／5.0ℓ
エグゾーストシステム(膨張室)	2-2(なし)
潤滑方式	ウェットサンプ
点火方式	CDI式バッテリー点火
標準プラグ　NGK	DPR8Z
日本電装	X24GPR-U
バッテリー(メーカー)	12V／２Ah　FTR4A-BS(古川)　YTR4A-BS(ユアサ)
始動方式(セルモーター出力)	キック式
オルタネーター最大出力	216A／5000rpm
定地燃費	36.0km／ℓ(60km／h)
■出力伝達系	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング　ワイア作動
変速機	５段リターン　左足動　1down／4up
変速比①	2.615　13／34
②	1.789　19／34
③	1.350　20／27
④	1.076　26／28
⑤	0.925　27／25
⑥	―――
１次減速比(駆動方式)	2.826　23／65　(ギア)
２次減速比(駆動方式)	2.400　15／36　(チェーン)
ドライブチェーン(メーカー)	520×104L　520V6(大同) 520SMO10S(高砂)
■シャシー	
フレーム形式	セミダブルクレードル
フレーム主材／エンジン支持	スチール(φ48.6mm×T3.5mm)／３点(リジッド)
サスペンションF(メーカー)	テレスコピック正立式φ35mm（ショーワ）
サスペンションR(メーカー)	スイングアーム　ツインショック(ショーワ)
サスペンション調整機能	F／R：なし
ホイールトラベルF／R	115／100mm
ブレーキF	油圧式シングルディスク
ブレーキR	機械式ドラム
ディスクF(メーカー)	φ276mm×T4.0mm　リジッド(ユタカ技研)
ドラムR(メーカー)	φ160mm　リーディング・トレーリング(N.A.)
キャリパーF(メーカー)	ピンスライド・片押し式同径２ピストン(ニッシン)
キャリパーR(メーカー)	―――
キャリパー 取り付けボルトピッチF／R	65.0mm／―――
ピストン／マスターシリンダー径F	φ27.0mm×２／φ11.0mm
ピストン／マスターシリンダー径R	―――
タイヤサイズF	90／100-19　55P
タイヤサイズR	110／90-18　61P
標準タイヤF(メーカー)	K460(ダンロップ)
標準タイヤR(メーカー)	K560(ダンロップ)
ホイールF(メーカー)	2.15×19(大同)
ホイールR(メーカー)	3.00×18 (大同)
■寸法・重量・容量	
乗車定員	２名
全長／全幅／全高	2175mm／825mm／1135mm
軸間距離	1410mm
最低地上高／シート高	185mm／795mm
キャスター／トレール	28°10'／127mm
オフセット／フォークピッチ	40mm／182mm
ハンドル切れ角	左右38度
最小回転半径	2.5m
乾燥重量	140kg
装備重量	155kg
フレーム重量	N.A.
エンジン重量	N.A.
燃料タンク／予備容量	12ℓ／3.5ℓ
オイル容量	2.2ℓ
冷却液容量	―――
■灯火・メーター	
ヘッドランプ	12V　60／55W
テール／ストップランプ	12V　5／18W×２
フラッシャーランプ	12V　15W×４
装着メーター	速度計
■サービスデータ	
指定オイル	ホンダウルトラU　SAE10W-30　20W-50
フィルター交換時オイル量	1.8ℓ
通常交換時オイル量	1.8ℓ
冷却液交換時量	―――
指定フロントフォークオイル	ホンダウルトラクッションオイル10号
フロントフォークオイル量	296cc／油面150mm
バルブクリアランス	IN：0.10mm　EX：0.12mm
キャブレターセッティング	MJ：#122　MAJ：#80 #105
	PJ：#45　PAJ：#55　#110
	JN：B46A 16012-MBV-003
	PS：１ 7／8回転戻し
アイドリング回転数	1300rpm
タイヤ空気圧	１名乗車時　F：1.50kgf／㎠　R：1.50kgf／㎠
	２名乗車時・高速走行時　F：1.50kgf／㎠　R：1.75kgf／㎠
点火時期(上死点前)	BTDC８°／1800rpm～28°／7000rpm
プラグギャップ	0.7mm
ヒューズ	12V　5／10／15A

■撮影協力：八ケ岳高原ハイランドパーク・キッツメドウズTel.0551-48-4111。車両撮影を行った同地は、さまざまな高原植物や、雄大な山並みを見ることができる、一大レジャー施設である。

Photos : Tatsuo Sakurai

400ccクラスの活性化をも狙うVツイン・ロードスター

**スズキがミドルクラスに投入したSVシリーズは
90度Vツインの醍醐味が楽しめるモデルだ
その実力で400ccクラスの勢力図を塗り替えるか**

SUZUKI SV400S SV400

スズキは'96年末にTL1000S、翌'97年にはスーパーバイク参戦をも視野に入れた高性能モデル、TL1000Rを発表し、クランク横置き90度Vツインのハイパフォーマンスを世界中のマニアにアピールすると同時に、市場の開拓を図ってきた。その期待どおり、TLシリーズは多くの新規ユーザーを獲得することに成功した。しかし、TL-S／RがVツインの特性を最大限に生かしているかというと疑問が残る点もなくはなく、そこが不満でもあった。だが、今回400ccクラスに投入されたSV400／400Sに乗ってみて、それは見事に払拭されることとなった。"そうだよ、これなんだよ！"、というのが私の偽らざる心境だ。

スズキはこのSV400／400Sのために、90度Vツインユニットを新たに造ってきた。基本的なレイアウトは兄貴分のTL-S／Rを踏襲するが、400ccという半分以下の排気量の中でどれだけVツインらしさを実現できるか、スポーツ性をアピールできるかを目標に、ボア×ストロークの決定から模索したそうだ。そしてうれしいのは、このコンパクトなエンジンのメリットをうまく生かした車体設計を行うことで、250cc並みの軽量さを実現したことだ。事実、乾燥で159kg(Sは163kg)は、400ccクラスにおける４気筒のライバルに10～20kgほどもの差をつける軽さなのだ。

TL-S／Rのイメージを継承したスタイリングに関しては功罪ある（私は違う方向もあったと思う）ものの、Vツインらしいスリムさはうまく表現されている。試乗はハーフカウルとセパレートハンドルを持つSで行われた。シート高は見た目以上に低い785mmでしかないうえ、シート前端が絞り込まれていることもあって、足着き性はすこぶるよい。身長175cmの私では両足がべったり着いてひざが曲がるほどの余裕ができる。

右側１本にまとめられたサイレンサーからは、意外に力強いサウンドが聞こえてくる。走りだすと、すぐにその車体の軽さが実感でき、やや低めのハンドルを握っている不安感を払拭してくれる。まさしく250ccクラスの気軽さである。そして若干ローギアードに設定された６速ミッションのおかげもあって、スタートに気を使うこともない。トルルッと明確なパルスを発するVツインは、低い回転から力強いトルクを発揮してとても走りやすい。クランクマスはかなり軽くされている印象を受けるものの、スロットルの開閉に神経を使わされることなく気軽に走れる。

特に5000rpmあたりのトルク感は秀逸で、振動は少ないのに明確なパルス感があってとても楽しい。６速トップギアでの下限は2000rpm、40km／hあたりと、決して優れてはいないのだが、各ギアのつながりがいいせいか、不思議にそれが気にならない。そして6000から8000rpmに向けてグーッとトルクが増し、それ以後フラットに12000rpmまで伸びてゆく。その出力特性は４気筒マルチで感じるせり上がるようなパワー感とは異なり、心理的な安心感をライダーに与えてくれる。

峠道に入ると、まさに水を得た魚となる。53psのパワーを発揮するVツインユニットのスリムさが生み出す左右方向の自由な動きと軽い車体、そしてよく動く前後サスペンションのバランスが絶妙な威力をみせ、どんなコーナリングラインでも自在に選べるからだ。市街地で路面の凸凹に素早く反応してショックをライダーに感じさせなかったサスペンションは、ペースを上げて攻め始めても音をあげることはなく、ブリヂストンBT-92ラジアルタイヤの性能を充分発揮させる。この楽しさがまさしくVツインスポーツの味なのだ。

このように、SV400Sはまったくのニューモデルとしては不満な点が異例に少ない。あえて挙げれば、コーナリング時に30度あたりのバンク角から車体がさらに軽くなってより寝ていこうとする傾向があることと、減速とシフトダウンの後でスロットルを開け直したときに軽いショックとタイムラグがあることの２点。前者はフロントの60扁平タイヤと出力のバランスが関係しているような症状で、特に並列４気筒モデルから乗り換えたユーザーは、Vツインならではの車体の軽さと相まってオーバーステアと感じるかもしれないが、もちろん欠点というレベルではない。

ノンカウルでセミアップハンドルのSV400にも、たまたまこの試乗会前に販売店の車両を借りて走ることができた。基本的には400Sと同じで軽く扱いやすく、意外なほど感じるVツインのパルス感が心地よかった。ハンドルが上にあることでSよりさらに扱いやすく、混んだ市街地からツーリングまで気楽に使えるバランスのよさが印象的だった。４気筒マルチに匹敵するパワーとVツインの楽しさを味わわせてくれるSVが、ややかげりをみせている400ccクラスに新たな需要を喚起する起爆剤となることを期待したい。（山田　純）

■フレームは、ネイキッド仕様の同時開発も考慮しつつ幅広いユーザーが使用できることを重視してTL-Sタイプのアルミトラスタイプが採用されるが、50×40mmのパイプサイズやパイプワークはSV独自のもので、スチールパイプのバンディット400に対して27%の軽量化と25%の剛性向上を実現している。またスイングアームピボットのある鋳造部を開放断面にしたりFEM解析をスイングアーム込みで行うなどして、剛性のトータルバランスに留意している。軸距はTL-Sと同じ1415mmで、エンジン前後長が短いぶん、長いスイングアームの装着（TL-Sの515mmに対し532mm）が可能となった。SV650もシャシーは共通。
ノンカウルのSV400は、バーハンドル化に伴いグリップポイントを上に118mm、手前に77mm移動(ハンドル幅も片側15mm広い)。合わせてステップも20mm前進させ11mm下げている。そしてフロントフォークには２段スプリングを使い、油面設定も変えることで乗り心地の向上を狙う。

❶並列4気筒モデルとは異なる個性を持った新しいスポーツモデルの開発を目的として'92年に始まったスズキのプロジェクトは、クランク横置き90度Vツインを搭載するTL1000S／Rでまず具現化された。そして9月にミュンヘンで行われたインターモト'98では、TL-Sの流れをくむSV650／650Sがデビュー。同時に日本でも国内専用モデルのSV400／400Sが発表される。この2台は4気筒ネイキッドが主体となって以来、停滞気味の400ccクラスを活性化することが狙いであり、4気筒車と同じ動力性能を有しながら90度Vツインならではの個性を楽しめることが開発時のテーマとされた。全体のデザインはTL-Rのイメージを踏襲しているが、このクラスはエントリーユーザーが多いことから、スポーティでありながら扱いやすさも重視したという。塗色は400／400Sともにシルバー、レッド、ブラックの3種。❷650と並行して開発が進められた水冷DOHC4バルブの90度V型2気筒エンジンは、400ccで53psを発生するために必要な回転数(10500〜11000rpm)と最適なピストンスピード、さらにそのエンジン回転数で最も効率の高い吸気バルブサイズから72mmのボアと49mmのストロークが決定された。そしてIN：14度、EX：16度のバルブ挟み角とフラットヘッドピストンによって効率の高い燃焼室形状を実現し、直押しインナーシム式のバルブまわりをGSX-R750の部品と共用化することで、高回転化への対応と耐久性の確保を図っている。その一方で軽量化のためにチェーンによるカムシャフト駆動（TLはチェーン＋ギア）や冷却水路の内部化、カバー類の樹脂化を実施し（エンジン単体重量は水冷並列4気筒のインパルスより10%軽い)、TLと同じくエンジン前後長の短縮を狙って、クランク軸／カウンター軸／ドライブ軸を三角形に配置すると同時に、ヘッドとシリンダーの合わせ面を傾斜させて排気カム軸の高さを吸気カム側より9mm低くする。クランクケースに対するシリンダーの角度もTLと同じ30度で、エンジンマウントも同じく5点。最大トルクは同社の並列4気筒を上回る4.2kg-mを8000rpmで発揮する。❸❹Vバンク間に収まるキャブレターはBDSR36。これに吸気バルブとの相対角度をGSX-R750と同じ34.5度とした吸気ポートを組み合わせてストレートな吸入経路を実現したという。エアクリーナーボックスは自然吸気方式で、SRADは使用しない。エグゾーストシステムは軽量化を優先した2into1だ。❺TL-Sを踏襲している400Sのコクピットデザイン。燃料計は持たないが、警告灯が残3.5ℓで点滅する(燃料タンク容量は16ℓ)。クリップオンハンドルはそれほど低くなく、ツーリングにも充分使えるものだが、カウルを下げて燃料タンク上面を上げることで相対的に低くみえるようにしてあるとのこと。❻❼フロントブレーキはφ310mmシングルディスクと片押し同径2ピストンキャリパーの組み合わせ。650はダブルディスクを装備するが、山田さんによると、車体が軽いためにシングルでも充分な制動力を発揮するそうだ。正立式のφ41mmフロントフォークは調整機能を持たないが、400Sはスプリング、減衰力ともにスポーティな味つけにしてある。リアブレーキはφ240mmディスク＋対向2ピストンキャリパーだ。タイヤは市販品とはコンパウンドや内部構造が異なるSV400専用のブリヂストンのBT-52で、サイズはF：120／60R17、R：160／60R17。❽1000と同じ軸距にコンパクトなエンジンを組み合わせることで、長いスイングアームを装着してもなおリアシリンダー後方に余裕が生まれたため、SVではコンベンショナルなリアサスペンションをそこに装着する。プリロードのみ7段階で調整が可能。❾SV400は別体にみえる速度／回転計を装備。ヘッドライトは400Sがプロジェクター採用の2灯式に対してマルチリフレクターのシングルだ。(佐々木)

SUZUKI SV400S〔SV400〕SPECIFICATIONS

■大要	
型式	VK53A
標準価格	64万6000円〔59万9000円〕
発売日	1998年9月28日
販売計画：年間・世界	1万3000台(650／400の合計)
塗色	フラッシュシルバーメタリック、パールヘリオスレッド
	サターンブラックメタリック
■エンジン	
型式	K508
エンジン形式	4サイクル　水冷　90度V型2気筒
クランク形式／バランサー	270度　2軸受け　1大端／なし
弁形式(カム／バルブの駆動)	DOHC4バルブ(チェーン／直押し式)
排気量	399.0cc
最高出力	53ps／10500rpm
最大トルク	4.2kg-m／8000rpm
ボア×ストローク(比率)	72.0×49.0mm(0.681)
圧縮比	11.8：1
バルブ(ステム)径／リフト量	IN：φ29.0(4.5)／7.6mm　EX：φ24.0(4.5)／6.1mm
バルブタイミング(0.3mmリフト時)	IN：27°BTDC→62°ABDC／EX：47°BBDC→20°ATDC
気化器／ベンチュリー径(メーカー)	BDSR36／φ36mm(ミクニ)
エアクリーナー形式／容量	不織布式／5.8ℓ
エグゾーストシステム(膨張室)	2-1(なし)
潤滑方式	ウェットサンプ
点火方式	フルトランジスタ式
標準プラグ　NGK	CR8E　Opt.：CR9E、CR10E
日本電装	U24ESR-N　Opt.：U27ESR-N、U31ESR-N
バッテリー(メーカー)	12V／8Ah　YTX9-BS（ユアサコーポレーション）
始動方式(セルモーター出力)	セル(0.6kW)
オルタネーター最大出力	300W／5000rpm
定地燃費	37.0km／ℓ(60km／h)
■出力伝達系	
クラッチ形式	湿式多板コイルスプリング　ワイア作動
変速機	6段リターン　左足動　1down／5up
変速比①	2.461　13／32
②	1.777　18／32
③	1.380　21／29
④	1.125　24／27
⑤	0.961　26／25
⑥	0.851　27／23
1次減速比(駆動方式)	2.620　29／76(ギア)
2次減速比(駆動方式)	3.000　15／45(チェーン)
ドライブチェーン(メーカー)	520×108L　520VM(大同)
■シャシー	
フレーム形式	ダイアモンド
フレーム主材／エンジン支持	アルミ楕円パイプ(50×40mm)／5点(リジッド)
サスペンションF(メーカー)	テレスコピック正立式φ41mm(カヤバ)
サスペンションR(メーカー)	スイングアーム　ニューリンク式(カヤバ)
サスペンション調整機能	F：なし　R：プリロード7段
ホイールトラベルF／R	130／125mm
ブレーキF	油圧式シングルディスク
ブレーキR	油圧式シングルディスク
ディスクF(メーカー)	φ310mm×T4.5mm　フローティング(日発精密工業)
ディスクR(メーカー)	φ240mm×T5.0mm　リジッド(フジコーポレーション)
キャリパーF(メーカー)	ピンスライド・片押し式同径2ピストン(トキコ)
キャリパーR(メーカー)	対向式2ピストン(トキコ)
キャリパー取り付けボルトピッチ F/R	55／75mm
ピストン／マスターシリンダー径F	φ30.23mm／φ12.7mm
ピストン／マスターシリンダー径R	φ38.18mm／φ12.7mm
タイヤサイズF	120／60R17 55H
タイヤサイズR	160／60R17 69H
標準タイヤF(メーカー)	BT-92F(ブリヂストン)
標準タイヤR(メーカー)	BT-92（ブリヂストン)
ホイールF(メーカー)	3.50×17(旭テック)
ホイールR(メーカー)	4.50×17(旭テック)
■寸法・重量・容量	
乗車定員	2名
全長／全幅／全高	2035／730〔770〕／1130〔1070〕mm
軸間距離	1415mm
最低地上高／シート高	140mm／785mm
キャスター／トレール	25°05′／100mm
フロントフォークオフセット	28mm
フロントフォークピッチ	205mm
ハンドル切れ角	左右30度〔左右33度〕
最小回転半径	3.1〔2.9〕m
乾燥重量	163〔159〕kg
装備重量	184〔180〕kg
フレーム重量	N.A.
エンジン重量	N.A.
燃料タンク／予備容量	16ℓ／3.5ℓ：警告灯点滅
オイル容量	3.0ℓ
冷却液容量	1.6ℓ(リザーバータンク含む)
■灯火・メーター	
ヘッドランプ	12V　55W＋55W／55W〔60／55W〕
テール／ストップランプ	12V　5／21W×2
フラッシャーランプ	12V　21W
装着メーター	速度計、回転計
■サービスデータ	
指定オイル	スズキ・エクスターオイル SG 10W-40
フィルター交換時オイル量	2.4ℓ
通常交換時オイル量	2.3ℓ
冷却液交換時量	1.6ℓ
指定フロントフォークオイル	G-10
フロントフォークオイル量	494cc／油面99mm〔472cc／油面120mm〕
バルブクリアランス	IN：0.1〜0.2mm　EX：0.2〜0.3mm
キャブレターセッティング	MJ:#122.5　PJ:#15　MAJ:φ0.6mm
	JN:5D104-50-3　PS:1 3/4回転戻し
アイドリング回転数	1300rpm
タイヤ空気圧	1名乗車時　F：2.00kgf／cm²　R：2.25kgf／cm²
	2名乗車時　F：2.00kgf／cm²　R：2.50kgf／cm²
点火時期(上死点前)	BTDC10°／1300rpm〜38°／N.A.
プラグギャップ	0.7〜0.8mm
ヒューズ	12V　30A、15A、10A

インターモト'98で発表された
ドラッグスターシリーズの最大排気量車たる
XVS1100は、かつて選んだ挟み角を継承し
さらに磨きをかけたV型2気筒を抱く
このエンジンの特質は、性能でいえばよく回ること
形状的には、低く前後に長いことだ。これらが
欧州でストレスなく走れるクルーザーの源か

Photos : Kiyoshi Ichikawa

75度Vが全面に生きる ヤマハの新クルーザー

●XVS1100ドラッグスターをヨーロッパで試乗する

ドラッグスターシリーズの最高峰機種として発表されたXVS1100。そのエンジンは、遠い先祖をXV750／920とし、1100になってからでもすでに十数年を経たもので、ベースはビラーゴ1100と同一。クランクケースをはじめ、共通部品がないほど全面的に一新されているが、基本設計はそのままだ。ヤマハとしては軸間距離を踏襲すれば工作機械が流用できる利点があるが、それだけでなく、このエンジンがドラッグスターコンセプトの実現にふさわしかったと考えていいだろう。

1981年に登場した国内用XV750スペシャル、輸出用のXV920ビラーゴ（後にビラーゴ1100に発展）は、国産初のVツインアメリカンだった。当時はハーレーの聖域を犯すとの非難を浴びたが、ともかく、このVツインは独自性にあふれていた。Vバンク角を完全バランスの90度と鼓動感重視の45度の間である、ややバランス寄りとなる75度に設定。後輪の駆動方式は、耐久性や整備性から当時のヤマハが好んで採用していたシャフトドライブだ。フレームも、エアボックスを兼ねたモノコック風バックボーンと先進性に富んでいた。

そのころのヤマハはXVについて、Vツインによる新しい乗り物を開拓したと言明していた。アメリカンというものにこだわらず、楽しくリラックスして乗れるオートバイを提唱していたのだ。だからビラーゴ1100には、よい意味でも悪い意味でも、手軽なビッグコミューターのような味があった。当世の日本製アメリカンと比べれば、存在感や鼓動感に期待すべきものはないが、イージーに扱えるリッターバイクだった。

❶全体像はロー&ロング。アメリカンモデルとしては特異なVバンク角である75度との相性もしごくいい。スタイリングの基本は400／650から受け継ぐ。
❷フォークピッチは240㎜で、いわゆるワイドグライドフォークと呼ばれるものである。フロントからの眺めも、それならではの存在感を持っている。
❸リアタイヤは、170サイズと幅広で迫力がある。
❹❺1063.2cc（95×75㎜）のエンジンは、シリンダー挟み角、4軸の配置や軸間距離、ボア×ストロークなどの基本をビラーゴ1100と共にするが、共通部品がないくらいにほとんどが新設計されている。クランクケースはメカノイズ低減と高剛性を得るために肉厚を増し、シリンダーにはセラミックコンポジットスリーブを採用して放熱性を向上するとともにクリアランスを詰めてオイル消費を低減。さらに高回転化も可能としている。鍛造ピストン、浸炭コンロッドなどにより、往復運動部の重量を単気筒あたり131g軽減。BSR37のキャブにはTPSを装着し、バルブタイミングを低回転トルクを増大する方向に変更。エアクリーナー容量も拡大している。スタータークラッチをワンウェイタイプとし、シフターまわりでは、シフトフォークを改良するとともにベアリングを追加、チェンジリンクを一新するなど全面的な変更が行われる。カムチェーンにはサイレントタイプを採用してノイズの低減を図り、シリンダーフィンを10%ほど厚い2.7㎜として共鳴を抑制するとともに放熱性を向上。また変速比を全体的にショート寄りに変え、パルス感を重視した設定とする。8.67kg-mの最大トルクはビラーゴ1100と同じで、3500rpm以上での特性もほぼ共通だが、3000rpm以下ではXVS1100のほうが太く、2500rpmという低回転数でピークを発揮。最高出力の62hpはビラーゴと同値だが、発生回転数は250rpm低い5750rpmだ。
❻排気系は右2本出し。エキパイは前後気筒で独立しているが、サイレンサーはバイパスで連結される。
❼リアサスは400／650の横置きモノクロスに対し、1100では縦置きのリンク式。リンクまわりはディバージョン900からの流用で、ストロークも同一の113㎜（400のストロークは85㎜、ビラーゴ1100では97㎜）となっている。15%程度というレバー比の変化率も同じ設定で、それほど大きいわけではない。
❽シートを取り外したところ。400／650のように、この部分にショックユニットをレイアウトすることは、シート高を低くするために不可能であったとのこと。ここには電装部品が収まるだけである。
❾リアのブレーキディスクは、φ282㎜と大径。

XVS1100

そこでXVS1100ドラッグスターである。開発コンセプトは、既存の400や650からそのまま引き継いでいる。ロー＆ロングのピュアアメリカン的なフォルムと高い質感を持ち、シンプルゆえにカスタマイジングの可能性を秘め、大きい車格であっても扱いやすいことを目指している。そのため、スタイリング、フレームのパイプワークや露出したドライブシャフトなどの構成も400や650と同様だ。ここで改めて感心させられるのは、17年前のエンジンがあまりにもこれらの〝ドラッグスターコンセプト〟の実現に適していることだ。

Vバンク角が75度であるために、全域でスムーズかつ伸びがよいという扱いやすさを得やすいだけではなく、前後気筒が開いているからVバンクの中に吸気系を押し込められることもあって、車体を低くしやすい。その半面、エンジンは前後に長くなるが、それはロー＆ロングの実現には好ましく、おまけにこのエンジンはシャフトドライブで4軸構成だから、前後方向への存在感を強調しやすい。そればかりかこの1100では、持って生まれた素性をスポイルさせずに引き出し、走りの世界にそれを素直に表現しているのである。

エンジンを始動させて印象的なことは、振動が意外なくらいに少なく、それでいて鼓動を奏でていることだ。それが挟み角を75度とした狙いであるにしても、これら両面においてビラーゴから格段に洗練されている。振動の発生源であるピストンまわりの慣性力を軽減するため、往復運動する部分の重量を大幅に軽量化したうえに、低回転域でのトルクも増大しているからだろう。それに排気系への工夫やクランクケースの剛性向上などの効果も加わるのだろうが、とにかく回転は澄み切っていて、軽いビートがはっきりと伝わり、それが高回転域になっても変わらずに伸びていく。

5速で70km／h以下でのトルクはビラーゴよりも明らかに強力で、ノンスナッチ速度は45km／h程度だが普通に使える心地よさがある。その一方で、確認した範囲では150km／hぐらいまで何のストレスもなく速度が上昇し、こちらも充分に常用域だとすることができる。試しはしなかったが、リミッターが作動するという6500rpmでは6速で170km／hに達するはずだ。

足まわりでは、リアサスの吸収性のよさが記憶に残る。既存のクルーザーとは格段の違いなのだ。ホイールトラベルが大きく、リンクによるライジングレートを持っていることを考えれば納得できるというものだ。一般的にクルーザーでは、リアのトラベル量を抑えてトラクション感覚を強く得ている傾向もあり、ここまでリアがしなやかだと腰砕けになってそれが伝わりにくくなろうというものだが、そんなことはない。ひょっとすると、シャフトドライブによるダイレクト感とアンチスクワット効果の大きさのおかげで、適度なリアの踏ん張り感が得られているのかもしれない。そう考えると、ますますこのドラッグスターは、ビラーゴのエンジンをうまく昇華させていると思えてくる。

車体剛性は高く、高速安定性は良好で、旋回性能も高い。スーパースポーツと一緒にツーリングで出かけても、ワインディングロードを常識的な範囲内で流すのであれば、遅れをとることはないだろう。低いシート高とライディングポジションも、400と同一線上にあるものだ。ただしステップは400よりも近くにあるので、小柄な私でも膝が伸び切らないので助かる。

今回の試乗は、地中海沿いの混雑した街中やタイトなワインディングロード、そして高速道路と欧州の典型的な状況の下で行った。そんなところでXVS1100ドラッグスターは、ストレスなく交通の流れに従うことのできる操縦性と走行性能を示し、リラックスしてその走りを楽しめた。ピュアアメリカンに近づけようともがいている国産クルーザーだが、このモデルは欧州の道で通用する独自の世界を持っている。存在感や強烈なビート感といった本来クルーザーに求められることには欠けるだろう。でも、へたなラバーマウントや位相クランクで対処したものより、このリジッドマウントされた75度Vツインは素性を素直に伝えている。

ビラーゴで掲げたアメリカンにこだわらない独自の楽しい乗り物という狙いは、この新しいドラッグスターにもそのまま当てはめられる。その意味でもやはり、まずエンジンありきだったようだ。　(和歌山利宏)

⑩400／650と同様にドライブシャフトは露出している。ハードテイル風のスイングアームに挟まれるファイナルケースは、アクスルナットを緩めるとドライブシャフトごと後方にずらして外すことができる。ホイールを外す際に横に逃がす必要がないので、スイングアームの幅を小さく抑えることもできる。
⑪フロントブレーキは、φ298㎜ディスク＋ピンスライド式異径2ピストンキャリパーをダブルで装着。この組み合わせはディバージョン900と同じで強力なもの（パッドは異なる）だ。フロントフォークはφ41㎜正立式で、ストロークは140㎜。写真では見えないが、インナーチューブのプロテクターは樹脂製に代わりクロームメッキのものが装着される。
⑫ホイールベースは1640㎜で、400／650よりも25㎜長い程度でしかなく、車格もそれほど変わらない。ただし、ビラーゴ1100からは115㎜も長い。
⑬ハンドルバーは1インチ径で、その両端には振動軽減のためのウェイトが装着される。ハンドルスイッチはニューデザイン。右側には、上からキル、ライトのオンオフ、スターターの各スイッチが設けられる。なお左側には、ディマー、ウィンカー、ホーンのスイッチが配置され、チョークもここにある。バックミラーは新形状で、折りたたみが可能だ。
⑭シート高は690㎜と低い（400／650は650㎜だが、ビラーゴ1100は715㎜）。シートはセパレートタイプで、タンデム用のみを外すことができる。
⑮大径の速度計は電気式。文字盤内の液晶部分には、トリップ、ツインオドメーター、時計が表示され、その手前には4個のインジケーターランプを内蔵する。メーターをタンク上に置くのはフロントエンドのカスタマイズを容易にするためだ。(和歌山)

XVS1100 DRAG STAR SPECIFICATIONS

■エンジン　エンジン形式：4サイクル空冷75度V型クランク横置き2気筒SOHC2バルブ　排気量：1063cc　最高出力：62hp／5750rpm　最大トルク：8.67kg-m／2500rpm　ボア×ストローク：95.0×75.0㎜　圧縮比：8.3：1　気化器：BSR37　潤滑方式：ウェットサンプ　始動方式：セル
■出力伝達系　クラッチ形式：湿式多板コイルスプリングワイア作動　変速機：5段リターン左足動1down／4up　変速比：①2.353　②1.667　③1.286　④1.032　⑤0.853
■シャシー　フレーム形式：鋼管製ダブルクレードル　サスペンションF：φ41㎜正立式フロントフォーク　R：スイングアーム・モノショック　サスペンション調整機構F：なし　R：プリロード　ホイールトラベルF：140㎜　R：113㎜　ブレーキF：φ298㎜ソリッドディスク＋片押し式異径2ピストンキャリパー　R：φ282㎜ソリッドディスク＋片押し式シングルピストンキャリパー　タイヤF：110／90-18　R：170／85-15
■寸法・容量・重量　乗車定員：2名　全長：2405㎜　全幅：895㎜　全高：1095㎜　軸距：1640㎜　最低地上高：145㎜　シート高：690㎜　キャスター：33度　トレール：136㎜　乾燥重量：258kg　燃料タンク容量：17ℓ

Drag Star

●VALKYRIE TOURER

●VALKYRIE

●V MAX

●LIVE DIO ZX

●LIVE DIO

●SKY WAVE 400

●SHADOW (400)

●SHADOW (400)

●LIVE DIO

●SHADOW (750)

●SHADOW (750)

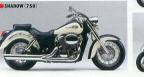
●LIVE DIO

●SKY WAVE 400

●SKY WAVE 400

●SKY WAVE 400

●DJEBEL 125

●125 ENDURO

●HONDA

ワルキューレ／同ツアラー Year Model／New Type
■大型アメリカンの'99年型と新作ツーリングモデル
発売日ワルキューレ：1998年10月14日　同ツアラー：11月10日　価格ワルキューレ：149万円　同ツアラー：164万円

1520.3cc（71.0×64.0mm）の水冷水平対向6気筒を積むワルキューレの、'99年モデルが発表された。従来型からの変更点は、小型二輪自動車の排出ガス規制に適合させるために二次空気導入装置を採用するとともに、容易な取り回しを可能とする後退用ギアを新設したことだ。また同車に大型スクリーンやサイドバッグなどを与えた、ワルキューレ・ツアラーがシリーズに追加される。ワルキューレがブラック、同ツアラーがブラック×パールトワイライトシルバー。

●SUZUKI

スカイウェイブ400 New Model
■250ccから400ccへと排気量を拡大したスクーター
発売日1998年10月29日　価格59万9000円

インターモト'98に出展されたバーグマン400が、スカイウェイブ400の名で国内に登場。385.2cc（83.0×71.2mm）の水冷SOHC 4バルブ単気筒を、250ccスクーターのスカイウェイブと共通の車体に搭載、13インチの前後タイヤ、フロントのφ41mm正立式フォークやリアのリンク式モノショック、左レバーの操作で前後が連動で作動するブレーキなどはスカイウェイブと同様だが、車体左側にあるリアショックのプリロード調整用ダイアルは400だけの装備。32ps／8000rpm、3.3kg-m／6000rpmの実力は、250cc車の23ps／7000rpm、2.5kg-m／6000rpmから9ps、0.8kg-m増だ。フラッシュシルバーメタリック、サターンブラックメタリック、パールスチールブルーグレー、キャンディアカデミーマルーン。

●KTM

125／200 エンデューロ Year Model
■KTMの2サイクルオフロード車の'99年型
発売日125エンデューロ：1998年10月1日　200エンデューロ：1998年8月1日　価格125エンデューロ：87万5000円　200エンデューロ：92万円

KTM日本輸入元のトシ・ニシヤマ（Tel.03-3766-4320）が、同一の車体に2種の排気量の水冷2サイクル単気筒を搭載する125（54.25×54.0mm＝124.8cc）／200（64.0×60.0mm＝193.0cc）エンデューロの'99年モデルを発表。主な変更点は、125ではリードバルブを新たにして高回転域でのトルクの落ち込みを抑え、200では変速比の見直しにより扱いやすさを向上させたことで、さらに両車とも、WP製リアショックユニットの初期での作動性を高めてソフトな乗り心地を得るとともに、ヘッドライトカバーなどを一新している。

●New Colors

HONDA

○**シャドウ（750／400）**　745ccと398ccの水冷52度V型2気筒を、低く長い車体に積み分けるシャドウ750／400が塗色を変更する。750がパールグレートブルー×パールアイボリークリームとフォースシルバーメタリック、400は750と同色のツートーンの他に、ブラックZ、マットビュレットシルバーを揃える。発売日750：1998年12月15日　400：1998年10月29日　価格750：66万9000円　400：62万9000円。

○**ディオ／ディオZX**　50ccスクーターのディオが、新色のキャンディグローリーレッドを採用。キャストホイール装着の上位機種、ディオZXには、パールシーシェルホワイトとブーンシルバーメタリックが新たに用意される。発売日1998年11月4日　価格ディオZX：16万9000円　ディオ：14万7000円。

YAMAHA

○**V MAX**　既存色より1万円高となるカーボンブラック仕様車が追加される。欧州仕様車の'99年型と同じカーボン模様に外装が仕上げられ、前後ホイールは光沢のあるバフクリア塗装が施される。発売日1998年11月15日　価格90万円。

SUZUKI

○**ジェベル125**　4サイクル125ccのジェベル125が、ソリッドスペシャルホワイトNo.2×パールスズキディープブルーで車体を一新。発売日1998年10月7日　価格31万9000円。

ヤマハの最新情報、3連発

電動ハイブリッド自転車の"パス"を生産するヤマハは、その技術に基づいて開発した新しい制御ユニットを国内外の自転車メーカーに供給すると発表した。上の写真にあるX05と命名された新しいコントロールユニットは、同社の従来品より約0.4kg軽量かつ約10%小型で、本体を覆う樹脂カバーの廃止により低コスト化も実現。供給先のメーカーの開発費などを削減し、この市場をさらに拡大するために生み出された同製品は、12月から生産が開始される。

またヤマハは、10月27日にラスベガスで開かれたディーラーミーティングで、XVZ1300ロイヤルスターがベースのツーリングモデル、ロイヤルスター・ベンチャーと、1602ccという大排気量でOHV 4バルブの新造V型2気筒を搭載するXV1600ロードスターなど、北米向け輸出車の最新型を発表した。

●ROYAL STAR VENTURE

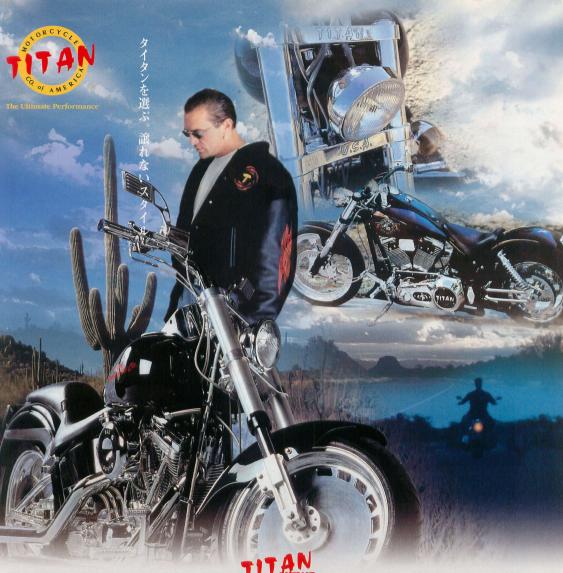
●XV1600 ROAD STAR

ロイヤルスター・ベンチャーは、XVZ1300が使う水冷DOHC 4バルブV型4気筒の1294.0cc（79×66mm）はそのままに、キャブをφ28mm→φ32mmと大径化するなどして出力特性を強化し、大型カウルやトランクなどを与えたツアラーだ。一方XV1600ロードスターで注目なのは、1601.9cc（95×113mm）空冷48度V型2気筒の気筒ごとに4本のバルブを、油圧リフターを採用したOHV方式で駆動する点だ。

MOTORCYCLE TITAN CO. of AMERICA

The Ultimate Performance

タイタンを選ぶ。譲れないスタイル

TITAN NEWS

プレイボーイ&タイタン カレンダー販売開始！

この秋、米プレイボーイ誌とタイタンの共同製作による“プレイボーイ&タイタン'99年カレンダー”が完成、日本でも発売を開始した。13台のカスタムタイタンと13人のプレイボーイモデルが登場、'98年9月から'99年へ続く16ヶ月カレンダーという、豪華な仕上がりになっている。タイタン正規ディーラーのみの限定販売だ。

大好評の試乗会もあとわずか、この機会はのがせない！

■タイタン試乗会実施スケジュール

10／21（水）～**11／ 1**（日）※定休日（月）を除く……… **イージーライダース,TITAN IN TOKYO**

11／ 4（水）～**11／15**（日）※定休日（火）を除く……………… **バルコム鳥栖**

■試乗車

◎***GECKO SX***（ゲッコー） ◎***ROADRUNNER RM***（ロードランナー）

※上記スケジュールは10月1日現在のものです。実施日時・申し込み方法などは、各ディーラーにお問い合わせ下さい。
※スムーズな試乗のために、予約をおすすめします。※試乗車の仕様等、予告なしに変更する場合もございます。
※次のディーラーには上記2車以外に常時試乗車を用意しています。
◎タイタンオブコーベ～カスタム・スコーピオン ◎イージーライダース,TITAN IN TOKYO～カスタム・ゲッコーRM（1750cc）

TITAN MOTORCYCLE CO.OF AMERICA 2222 W. Peoria Ave. Phoenix, AZ 85029 TEL：602-861-6977 FAX：602-861-9942 日本語直通 TEL：602-861-5903

■タイタンに関する資料、情報等は下記の各タイタンモーターサイクル正規ディーラーまでお問い合わせ下さい。

日本正規ディーラー募集中！

（ 全国に拡がる充実のジャパンディーラーネットワーク ）

バルコム鳥栖	〒841-0023 佐賀県鳥栖市姫方町嫁坂351-6	TEL:0942-83-0080
バルコム廿日市	〒738-0043 広島県廿日市市地御前北1-6-3	TEL:0829-38-2774
バルコム岡山	〒700-0975 岡山県岡山市今3-26-18	TEL:086-245-0080
タイタンオブコーベ	〒675-1335 兵庫県小野市片山町1239	TEL:0794-62-5443
ハーレーダビッドソン名古屋	〒464-0002 愛知県名古屋市千種区香流橋2-2-71	TEL:052-771-8080
ハーレーダビッドソン浜松	〒430-0803 静岡県浜松市植松町1475-5	TEL:053-466-3210
イージーライダース,TITAN IN TOKYO	〒156-0057 東京都世田谷区上北沢5-45-12	TEL:03-5374-5647
カロッツェリア	〒984-0015 宮城県仙台市若林区卸町5-2-1	TEL:022-237-2121

Blue Sky Heaven

第1回"ブルースカイ・ヘブン"に集まった見知らぬ"家族"と、彼らの求めるものは…

Welcome to Harley-Davidson Motorcycle Family!
ハーレーの取説はこう始まる。そして、見知らぬ家族が集うのがミーティングだ
ハーレー・ダビッドソン・ジャパン主催、HOGジャパン後援の純正ミーティング
ブルースカイ・ヘブンが開かれた。残念ながら第1回目の9月26/27日は雨
けれども富士スピードウェイには、2000人のハーレーファンが集まった
いかにもバイカー風のおニイさん、国産4気筒に乗っても
似合いそうな正統派、そして意外に多かったファミリー
ハーレーを通じた絆だなんてカッコをつける必要はない
雨に煙るキャンプサイトに、そんなミーティングの本質が
少しだけ見えたような気がした

Photos and Text : Tomoya Ishibashi

「なんでこんなに集まるんでしょうかねぇ」
ある年のデイトナ・バイクウィークで、あるメーカーのおエライさんがポツリと言った。あまりにも素朴すぎる疑問で言葉が出なかった。そして、何を言ってるんだとあきれた。でも一方で、やっぱりアウトサイドの人にはわかんないだろうな、という観察もあった。たしかにこういうミーティングは、興味がない部外者にとってはただウサンくさい連中の集まりでしかない。ハーレーだからじゃない。Zだってニンジャだって、カタナだって同じ。だからこそミーティングっていうものは、その中に入ってみなければ、そのよさもくだらなさもわからない。そういうことなのだ。
ハーレーの純正クラブ、HOG（ホッグ＝ハーレー・オーナーズ・グループ）は、'83年にアメリカで発足した。現在その輪は72カ国にまで発展し、メンバーは33万人以上。日本でもハーレー・ダビッドソン・ジャパンが'95年にHOGジャパンを開設し、地域ごとの活動拠点となるチャプター（支部）が各地に存在する。
まあ、どんなバイクメーカーにも純正のクラブ組織はあるし、その活動内容もいろいろだ。それにメーカー主導型じゃない昔ながらのツーリングクラブやレーシングチームの類は、どの国にだってある。
でもHOGがちょっと違うのは、その規模が並じゃないってことだ。正確には'90年代に入って急成長し、'80年代後半までは有名なデイトナやスタージスでの活動も大して目立っていなかった。それよりもAMAのグランドナショナル・ダートトラックやBOTTなどのレース活動を熱心にスポンサードしていた。バイクは、HOGカラーのメタリックブラウン／ベージュ／ホワイトに塗られていた。あの、ジーン・チャーチのルシファーズハンマーもそうだった。
'80年代のデイトナでのHOGミーティングは小じんまりとしていて、本国サイズでいえば、あまり大きくないホリデイインが会場で、日本の小さな小学校の校庭ぐらいのパーキングで100台未満のライドインショーをやっていた程度だ。それが今じゃデイトナで1〜2を争う高級ホテルをベースに、オーシャンセンターというでっかい体育館みたいなところで新車や純正部品の展示と販売をデデーンとやっている。ライドインショーの会場もその駐車場で、これはアメリカサイズ。
この勢いは、スプリンガー、ファットボーイ、ヘリテイジ・ソフテイルが登場したあたりから加速していった。本国でも日本でもこのころからハーレーがブームになり、今のアメリカには'80年代中ごろの日本にあったバイクブームみたいな感じが残っている。デイトナには50万人とも60万人ともいわれるバイカーと、何万台かはわからないほどのハーレーがあふれている。
そんなアメリカの巨大ミーティングと、今回開かれたブルースカイ・ヘブンを同じに語っちゃいけない。というよりも取材に向かうとき、僕、石橋（XR1000）と迫田（ダイナグライド・カスタム）は、
「期待しちゃいけないよ」
を合言葉にしていた。要するに、すごいバイクがあるからとか、楽しい催し物がたくさんあるとか、そういうイベント的な面白さや派手さをあてにしないということだ。派手さや規模の大小は、本当のミーティングのよさや楽しさとは必ずしも一致しないから…。
味気もないのに通行料は高い、いつもは取材で走る東名高速の道すがらでも、その日はやっぱり楽しい。だいたい人間って、約束の場所に行くときは期待に胸が躍るものだ。それに、そういうワクワクする気持ちをなくしてしまっている人は、妙に人生がわかったようなつまらない顔をしているものだと思う。
「雨なのに、結構行くんだなぁ」
というのが道中の素直な感想。雨のハーレーも絵になる。磨いてばかりで、晴れた日にそのへんまでしか行きませんというハーレーよりも、ずっと輝いてみえる。会場は、富士スピードウェイ・2コーナーアウト側の駐車場。地面は火山灰まじりの土。ここでほとんどの参加者がキャンプする。雨さえ降らなければ、というよりもここは標高が高いから雲の中じゃなければ、広々として富士山も見えるいいロケーションなのに。
ツインカム88を含む最新型の試乗会が開かれたり、出店もあって雰囲気はなかなか盛り上がっている。雨の中だけれども、サーキット体験走行会も行われる。
でもこれがミーティングの本筋じゃないし、それじゃあつまらない。ミーティングというのは文字どおり、同じような趣味や志向を持つ人々が集まることだ。だから、お互いにハーレーやバイクや旅や自分の話をすればいい。仲間とでもいいし、この日知り合った人とでもいい。ブラブラと歩いて皆のバイクを眺めてもいい。本当ならば試乗会みたいなイベントがなくても、ただ集まるだけでいいはずだ。パック旅行でもないし、主催者側で楽しめる企画をご用意しました、じゃないのだ。楽しく過ごせるかどうかは、自分次第。
少し気になったのは、主催者発表で2000人という参加者が乗ってきたハーレーの大部分がエヴォリューションだったことだ。つまり最近ハーレーに乗り始めた、あるいはショベルなどから乗り換えましたという人ばかりのようだったことだ。エヴォリューションが多いのはいい。でも、ハーレーはそれだけじゃない。

期待しちゃいけない。ただ集う。それだけで充分楽しい

それに完全スタンダード、もしくは純正アクセサリーで軽く手を加えた車両がほとんどで、カラーリングも純正のまま…。期待しないとはいっても、もっとライダーの主張が込められたハーレーが多くてもいい。何もキラキラにカスタムしなさいよ、と言っているわけじゃなくて、そんなに純正が好きなのかなぁ、バイク乗りって本質的にはもっと見栄っ張りじゃなかったっけ、という疑問が浮かんだだけなんだけれども…。
テントだって思い思いのスタイルじゃなくて、いかにも最近よくある大型アウトドアショップでセールしているヤツというのがこれまたほとんどで、説明書を見ながら張っているグループもあった。
つまりレースでいうなら、フレッシュマンかノービスなのだ。ハーレーもアウトドアもノービス。だれだって最初はそうだから、それ自体はいい。でも、ノービスばかりというのはちょっと不思議で、どうも納得がいかない気分だ。もちろん数ではノービスが多くてもいい。でも、ずっと前からハーレーに乗ってるエキスパートとかセニア（今でいう国際級）もいなきゃ、自然じゃない。よくレースでも何でも、愛好者の構成はピラミッド型が理想だっていうけれど、底辺の広がりが大切なのと同時に頂点もなくちゃ成り立たない。
レースなんて知らないし、スポーツスターはハーレーじゃない、なんて了見もちょっと…。やっぱり、チョッパーに乗ってるヤツが、ダートトラックのスタンドでスコット・パーカーやジェイ・スプリングスティーンを熱烈に応援して、パドックでは子供のようにサインをねだる姿に、ハーレーとそれを愛する人々の奥深さを感じる。ステッペンウルフの放ったたった1曲もいいけれど、マーシャ・タッカーバンドやオールマン・ブラザーズバンドの音やニオイとか、デュアン・オールマンが乗っていたチョッパーがパンだったかどうかとか、あの映画に出てきたバイクは2台ともデニス・ホッパーのものだったとか、最新型XR750の爆発間隔は何度だとか、もしかしたら来年VR1000にスコット・ラッセルが乗ったりして、なんていろいろな話が飛び出して夜がふけていく…。そんなキャンプサイトの話し声が、同志のミーティングにはふさわしい。
岡山の湯郷ミーティングは、日本ではかなり大きなミーティングになった。でも、今回が第1回目のブルースカイ・ヘブンは、今はまだ手ごろな規模だ。だからこそ今のうちに、ミーティングの根っこがしっかりできてほしい。何だかんだ言ってもハーレーで集まることはハーレー乗りにとっては気になるし、行ってみたい。行ってみる価値も、当然ある。
僕にとって今まで最も印象深いミーティングは、デイトナじゃない。'70年代にアメリカをヤマハXS650でツーリングして数カ月間立ち寄ったニューオリンズでのものだ。毎週木曜日の夜、あるスーパーマーケットの駐車場に集まる。主催者はいない。ただ集まる。2時間ほどバイクの話をして、35マイル離れたカフェまで皆で走る。それだけ。スーパーマーケット側には日本車。道の反対側にはバーがあって、そっちはハーレーや英国車。お互いに相手を威嚇するようにスロットルをあおったり、ときには罵声も飛ばす。でも、なぜか悪意は感じられない。多いときは双方100台ずつ。バイク屋の社長もいれば銀行のお偉いさんもいる。バイクもZ1Rターボのドラッグ仕様からGL1000フルカラーリングまで個性豊かで、ハーレー軍もそれは同じ。
そんな自然発生的な集いのエッセンスを持てたなら、ブルースカイ・ヘブンは素敵なミーティングになれるかもしれない。8耐だって、最初はよくわからないが行ってみようというミーティングみたいなものだった。ミーティングというと近寄りがたい雰囲気もあるけれども、一度飛び込んでしまうとあっけなく溶け込めてしまうものだ。どんなミーティングでもいい。そこには、自分と同じようなだれかがいるハズだ。何かを期待しちゃいけない。自分で行く。それだけで充分。だから、次のブルースカイ・ヘブンは楽しみだ。ただし、天気だけは期待しちゃうけどね。（石橋知也）

GSF1200/750 神戸ユニコーン流

スリップオンマフラー　¥68,000
GSF1200が発売された当初から、あらゆる形のフルエグゾーストが販売され、私共も実際に数種類の商品を購入し色々な角度からテストを繰り返しました。が、完全に納得のいくマフラーを探し得なかったため、本当に必要な部分だけを改善したマフラーを造ろうと試行錯誤する中で、STDエキパイの造りの良さを再認識しました。それはステンレスの二重管構造（内管径31.8mm、外管径38.1mm）で、1-4・2-3が連結され、集合部も2分割（4-2-1）という凝ったものでした。これを活かす、という考えからこのマフラーは生まれました。サーキットから街中まであらゆるテストを行い完成した当社の自信作です。材質：ステンレス管/カーボンサイレンサー（直径113mm）/バッフル脱着可能

GSF1200/750の最大の魅力は、なんといってもタフでトルクフルな油冷エンジンと軽量コンパクトな車体ではないでしょうか。
しかし、スタンダード（ノーマル）状態では、量産車として様々な制約を受けており、本来のポテンシャルを発揮できないでいる部分が多く見受けられます。
神戸ユニコーンでは、GSFが持つ本来のポテンシャルを取り戻すべく必要なパーツや、所有する喜びを持てるドレスアップパーツを販売しております。開発にあたってはワインディングでのポテンシャルを向上させつつ日常の足にも使用できることを前提に、耐久性や快適性を極力犠牲にしないよう1点1点のパーツを吟味し、雨天のロングツーリングやサーキットでのテスト走行を経て、錆や使い勝手を点検した後に販売開始としています。GSFが本当に好きで毎日乗られている方に使用していただきたいパーツばかりなのです。

クーリータイプビキニカウルセット ¥48,000
FRP製。完全ボルトオン。ビルトインウインカー・スクリーン付き。黒ゲルコート仕上げ。

下のカーブがノーマルマフラーの数値で、上がスリップオン+リミッターカットを装着したものです。

・後輪出力　115ps/8,500rpm
・最大トルク　11.0kg/6,000rpm

このグラフは、95年型国内仕様のGSF1200に当社スリップオンマフラーを取り付けた以外は、完全にフルノーマルの状態（スピードリミッターのみカット）で計測したものです。もちろん、キャブレターはノータッチです。
※マフラー・リミッターカットはGSF750にも装着可能です!!

1200/750共用

国内モデル用スピードリミッターカット ¥5,000
誰にでもギボシを差し替えるだけで簡単に装着することができます。

フォークスプリング（OIL付）¥15,000
ノーマルは乗り心地重視の柔らかいものです。そこで、初期2/3はノーマルと同じ作動、最後の1/3でノーマル比1.2〜1.5倍のプログレッシブ効果を持たせました。

リヤフローティングキット　¥35,000
ブレーキング時のリアのホッピングを抑える効果があります。アクスル部分には、両面シールベアリングを採用、トルクロッドはピロボール固定となっています。

フレームエンジンマウント　¥25,000
エンジンマウント位置を海外仕様バンディット1200や、GSX-Rシリーズと同じくクランクケース下部に追加するためのフレーム補強パーツです。

ハンドルリジットマウントキット ¥15,000
STDのラバーマウントハンドルポストをリジット固定するためのアルミカラー4点セットです。特にスポーツ走行時のダイレクト感が違います。

カーボンフロントフェンダー¥23,000
ドレスアップ＆バネ下荷重の軽減に貢献。GSX-R750/1100正立フォーク、RF900にも使用可。

1200/750共用

リヤフェンダーレスキット　¥23,000
FRP製。積載工具を固定収納可能なユーティリティスペースを確保。ナンバー灯、リフレクター装着可能。車検OK。

われらSUZUKI党

〈当社製品は各車両専用設計・完全ボルトオン設計です〉

通信販売で買える！KATANA用ボルトオン足廻りキット〈走行に必要なタイヤ以外の全てのパーツが含まれています〉

※写真はオプション装着車です

18インチホイール・ブレーキキット
¥398,000

キット内容
- ・GSX-R1100J用改フロントホイール（2.75-18）
- ・GSX-R1100J用改リアホイール（4.50-18）
- ・NISSN異径4ポットキャリパー左右セット（パッド付）
- ・Ø310ステンレスフロントディスクロータ左右セット
- ・リアブレーキフルセット（2ポットキャリパー、Ø220ローター、トルクロッド）
- ・微調整シム付オフセットフロントスプロケット（530-16Tor630-15T）
- ・アファム特注ジュラルミン材リアスプロケット（530-42Tor630-42T）
- ・ノーマルフォーク用 Ø20アクスルシャフトキット（スピードメータギアボックス・ケーブル付）
- ・ノーマルフォーク用キャリパーサポート左右セット（NISSINキャリパー用）

※写真はオプション装着車です

神戸ユニコーンØ43フォーク仕様フルキット
¥648,000

キット内容
- ・GSX-R1100J用改フロントホイール（2.75-18）
- ・GSX-R1100J用改リアホイール（4.50-18）
- ・NISSN異径4ポットキャリパー左右セット（パッド付）
- ・Ø310ステンレスフロントディスクロータ左右セット
- ・リアブレーキフルセット（2ポットキャリパー、Ø220ローター、トルクロッド）
- ・微調整シム付オフセットフロントスプロケット（530-16Tor630-15T）
- ・アファム特注ジュラルミン材リアスプロケット（530-42Tor630-42T）
- ・ユニコーンフォーク用 Ø20アクスルシャフトキット（スピードメータギアボックス・ケーブル付）
- ・神戸ユニコーン Ø43カートリッジ式フロントフォーク（左右セット）
- ・Ø43ステムキット（ハンドルロック可能）
- ・Ø43ハンドルセット（バランサーバーエンド、回り止め付左右セット）
- ・Ø43オリジナルフォーク用スタビ付カーボンフロントフェンダー

NEW

イナズマ1200（スリップオン）　¥68,000

NEW

GSX750S3〜4（フルエキゾースト）　¥125,000

ユニコーンオリジナルエキゾーストシステム

- ・オールステンレスエキゾーストパイプ採用
- ・完全ボルトオンでパワーUP!!
- ・車検、オイル交換OK
- ・バッフル着脱可能
- ・全てのパーツ（エキパイ・バンド・ボルト一本から）バラ売りOK
- ・TMR・FCR等、リプレイスキャブレター対応
- ・ガスケット、カラー他、取り付けに必要な物は全て附属しています。
- ・他メーカーマフラー装着の方、下取りいたします。詳しくはお問い合わせ下さい。

GSX750E4（フルエキゾースト）　¥125,000

パワーに自信あり!! KATANA用タイプ3マフラー

下のカーブがノーマルマフラーの数値で、上がタイプ3マフラーとバクダンキット（オリジナルセット：¥26,000）を装着したものです。

GSX750E1〜3、GSX750S1〜2、GSX1000S、GSX1100S　¥125,000
このマフラーは、取り付けただけでパワーが出て、キャブをいじったらもっとパワーアップして、TMRキャブに換えても問題なく、バッフルが脱着できて車検もOK、オイル交換もそのまま出来て、コケてもサイレンサーが割れず、リペアパーツも用意されていて、サビないやつ。そんなうれしいマフラーです。神戸ユニコーンでは、ノーマル以外のマフラーであれば下取りもしています。メーカー、サビ、キズ、へこみに関係なく、刀用のものであれば¥20,000（以前の当社製のものなら¥40,000）で下取りさせていただきます。詳しくはお問い合わせ下さい。

神戸ユニコーンはSBS店として逆輸入車を含めた全てのSUZUKI車の新車販売を行っています。お客様に少しでもご満足していただけるよう、メーカー指定以上の整備を行って納車しています。また、SUZUKI車であれば、人気車・不人気車・年式に関わらず整備いたします。過去十数年分のパーツカタログ・サービスマニュアルや専用特殊工具を完備し、多くの経験とノウハウを元にメンテナンスを行います。整備の時間工賃はSUZUKIディーラー価格で対応しています。また、各種カスタムマシンのセッティング・仕上げ・加工・ワンオフパーツの製作等も行っています。ボルトオンパーツの誤差修正やキャリパーサポートのセンター出し等の微調整を旋盤・フライス盤・ボール盤等の工作機械にて加工いたします。サンドブラストやバフマシンなどでの仕上げ作業も行っています。また、他店で手掛けた車両でも分け隔てなく対応しています。整備は基本的には短時間で行うようにしておりますが、重整備やフルカスタム等の場合、車両は雨、風に強く、湿気やホコリもシャットアウト、直射日光にもさらされず、部外者に触れられることがないよう、海外貿易用の大型コンテナ内に保管いたします。普段は扉をロックしていますので、安心して愛車をお預けください。皆様のご来店を心からお待ちしています。

カーボンチェーンケース ￥15,000
STD（鉄製）に比べて重量は1/2以下。強度・剛性だけでなく消音効果も高まっています。※足廻りKITにも対応

オフセットアルミ削り出しトルクロッド ￥18,000
マグホイールを装着する際STDトルクロッドではタイヤと干渉してしまうため外側にオフセットしたアルミ削り出しのトルクロッドです。軽量化にも最適です。

テフロン入りステンレスクラッチワイヤー ￥4,800
STDの10倍以上の耐久力とテフロンによるスムーズな動きは、パワーアシストを超越しています。

2WAYクラッチレリーズアーム ￥6,000
ロングとショート、クラッチの切れを選択できます。ロングの場合、半クラッチが容易かつ軽くなります。

スタッドボルトセット ￥8,000
マフラー脱着を容易かつ迅速に行えるだけでなく、ネジ山の保護にもなります。

荷掛けフックボルトセット ￥4,000
リアサス取り付けボルトと交換するだけでストレッチコードをかける場所が出来上がります。

オイルポンプギア（1100専用）￥12,000
リプレイスオイルクーラー装着により、失われてしまうアイドリング付近での油圧を正常化します。

パクダンキット（オリジナルセット） ￥26,000
リプレイスマフラー（4-1、4-2-1）用オリジナルセッティングのパクダンキットです。K&N,SU1250（￥5,000）との組み合わせで更にパワーアップ。

フレーム強化ロッド ￥30,000
マフラー交換により損なわれるフレームピボット部分の強度を大幅に向上させます。体感確実。

ブロスローター&ブレンボ用サポートキット ￥38,000
HONDAブロス用Φ320ブレーキローターとブレンボ4ポット他キャリパーとの組み合わせに必要なサポート、及びカラーのセットです。

ANDFキャンセラー ￥8,000
圧側減衰調整付。STDフォークの不自然な動きの原因であるANDFをカット。WPプロラインとセットの場合￥19,800。

国内モデル用5ピーススタビライザー ￥29,000
他のモデルとボトムケース形状の異なる国内モデル1100刀専用のフォークブレースです。（逆輸入車用もあります）

国内モデル用スピードリミッターカット ￥5,000
誰にでもギボシを差し替えるだけで簡単に装着することができます。

国内モデル用ガバナ点火ユニット ￥65,000
国内モデルのマフラー交換、キャブセッティングの際、生じてくるデジタル点火ユニットの欠点を確実に補えます。体感確実。

国内モデル用ライトスイッチ（ポジションランプ付） ￥18,000
完全ボルトオンでライトのON・OFFそしてポジションを選定できるようになります。テール・メーターランプはそのままです。

レフトハンドルスイッチ ￥12,000
あらゆる年式のモデルに対応しています。完全ボルトオンでプッシュキャンセルウインカーになります。

アニバ（'90～'93）用OW01スイッチ ￥18,000
アニバーサリー全モデル対応の薄型ライトスイッチです。キャブ交換の際、スロットルホルダーと併用してご使用下さい。

フェンダーレスキット ￥18,000
FRP製。STDのリアフェンダーと交換するだけでフェンダーレス化できます。車載工具ホルダー装着OK。

全てのKATANAオーナーへ

〈当社製品は各年式KATANAに完全ボルトオン設計です〉

カーボンヘッドFRPカウル（ゲル仕上）￥35,000
形状はSTDと同じです。ライト上部分のみがカーボンとなっています。純正色仕上げでもSTDより安価です。銀￥47,000

チタンコートスクリーン ￥18,000
形状はSTDと同じです。表面はキズがつきにくいレインボーカラーのチタンコート。内面はライトスモークとなっています。STDより安価。

U字ロックホルダー ￥22,000
FRP製。リアフェンダー前部と交換することによりシート下にミンタイU字ロックを積載することができます。（U字ロック別売り）

530チェーン・スプロケコンバートセット ￥29,000
1100刀STDの630サイズのチェーン・スプロケをよりフリクションの少ない530サイズに交換するセットです。（RKゴールドチェーン、AFAMスプロケ他）STDより安価。

FERODOブレーキパッドセット ￥9,800
STDのブレーキパッドはメタル分を含んでいるためブレーキローターに段付きができやすいのです。前後3点セット。ブレーキフィーリングも向上します。

MEIWAオイルフィルター ￥1,000
STDに比べて浸透性が高く、ろ過能力にも優れたおすすめの商品です。Oリング付。

フレームリペアステッカーセット（6枚入）￥2,000
超薄型のフレームと同色のステッカーです。かかと等で擦れてしまったフレームのリペア等に。

ステンレスエンジンボルトセット ￥6,000
エンジン左右の六角ボルトをサビに強いステンレスキャップボルトに交換できます。Hカバーボルトセットも有り。（￥3,000）

キャブレターステンレスバンドセット（8本入）￥2,600
キャブレターとエンジンを繋ぐインシュレーターゴムをより確実に固定させかつ、二次空気の進入を防ぎサビにも強いバンドセットです。

ハーネス用スパイラルコードセット ￥3,000
ハンドルを切る度に擦れ合っているメインハーネスを保護します。電気トラブル対策に。巻き付けるだけで簡単に装着できます。

DID強化カムチェーン ￥10,000→￥5,000
STDに比べのび及び強度に優れています。在庫限りの特価品。DIDゴールド強化カムチェーン（￥12,000→￥8,000）もあります。

オフセットドライブスプロケット530-16T ￥18,000
オフセット量を10mm～14mmに調整可能なシム付です。630-15Tもあります。（カスタム用）

Φ43ステム ￥80,000
GSX-R系ステムを刀用に専用加工。メーター、イグニッションも完全ボルトオン。ハンドルストッパー溶接仕上げ、耐震対策済、ハンドルロック可、ベアリング、ステンボルト付き（カスタム用）

マグホイール用アクスルシャフト ￥20,000
刀用マグホイールをGSX-R系フォーク（Φ20アクスル）&ステムと組み合わせるためのアクスルシャフトです。材質クロモリ。ホイールセンター微調整機能付。（カスタム用）

チューブレスバルブセット ￥2,000
STDホイールのままでもチューブレスタイヤとの併用によりチューブレス化できます。

GSX-Rホイールボルトオンカラー（4.00、4.50-17、18）￥10,000
GSX-R750（'85～'88）1100（'86～'88）用Rホイール及びブレーキユニットを刀STDスイングアームにフィッティングさせるアルミカラーです。（カスタム用）

フローティングブラケット ￥14,000
Rブレーキをフローティングする際のトルクロッドのフレーム側受け部分です。三ヶ月形状のため押し・引き共に強度があります。GSX-R用トルクロッド使用可（カスタム用）

フロントディスクローターオフセットシム（1枚）￥4,000
フロントディスクローターのオフセット量を1mm単位で増やすことができます。刀STDホイール用6穴、GSX-R18インチホイール用5穴2種あり。（カスタム用）

商品についてのお問い合わせ・お申し込み・カスタムのご相談は

(有)神戸ユニコーン

〒244-0811 神奈川県横浜市戸塚区上柏尾町481

水曜定休 11:00～20:00

☎045-824-4194

unicorn@mxw.meshnet.or.jp まで貴方のメールアドレスをお知らせ下さい。連絡をいただいた方には不定期ではありますが、当社最新情報（新製品ニュース他）をお送りいたします。

Made by

S.B.M

SUPER BUILD MAXIMUM

スーパービルドマキシマムの製品はすべてハンドメイドです

VTR1000Fレース用フルエグゾーストマフラー
EX パイプ：チタン（φ50.8）　サイレンサー：カーボン　**¥230,000**

レース用オイルパン（フィルター含む）　**¥50,000**

スリップオンマフラー
¥80,000
ノーマルステータイプスリップオン
¥70,000

フルエグゾーストマフラー
EXパイプ:ステンレス（φ45）
サイレンサー:アルミ
¥158,000

FRP外装パーツ
白ゲルコート仕上げ

フロントカウル 1.5kg
¥45,000

シートカウル 1.2kg
¥35,000

アンダーカウル 1.0kg
¥35,000

スイングアーム補強（トルクロッド受け含む）　**¥65,000**

ブレンボ対応リアキャリパーサポートキット（キャリパー別）　**¥30,000**

フレーム補強　**¥100,000**

メーターステー　**¥25,000**

レース用アルミシートレール　**¥60,000**

バッテリーケース　**¥10,000**

アルミインナータンクセット
インナータンク 2.2kg（コック含む）　タンク容量8ℓ
タンクカバー 1.0kg
¥90,000

MAIL ORDER

全国通信販売致しております。ご注文の際は、電話で在庫の有無、納期、送料、お支払い方法などご確認のうえお申し込み下さい。なお、表示価格に消費税は含まれておりません。ローン、代引きも取り扱っておりますのでご相談下さい。

<振込先>飯能信用金庫 入間西支店（普）0120458 （有）スーパービルド マキシマム

（有）スーパー ビルド マキシマム
〒358-0035 埼玉県入間市中神 905
TEL.042-934-3615 FAX.042-934-1722
URL http://www.peace1.co.jp/~f10058/SBM1.html/

（株）デルタコントロールにて商品の展示・販売を行っております。
横浜市都筑区牛久保3-12-5（港北インター近く）TEL.045-913-4984

Photos : Teruyuki Hirano

技術者の横顔

第26回●ヤマハの依田一郎さん

2サイクルエンジンは、まだまだ面白いですよ

**腕白少年だった依田さんがオートバイに興味を持ち始めたのは中学生のころ
高校時代にエンジニアを志し、工学部に進学して機械工学を学んでヤマハに入る
主に2サイクル500／250ccのワークスレーサーのエンジン開発を担当し
現在は全日本ロードレースの監督を務める。レースに情熱を傾けてきた技術者である**

スロットレーシングに凝る

ざっくばらんにしゃきしゃきモノを言う。細かいことを気にしないかのような依田さんは東京は板橋の生まれ。今年で45歳になる。ここ数年の趣味は、健康的なスポーツクラブでのトレーニングと油絵だという。絵は5年くらい前から始めた、いわゆる四十の手習いで、時間があるときは家の中で想像力を働かせて風景画を描いている。

「不健康な趣味もそれなりにありますけど、それはオフレコにしておきましょう」と笑う。

小さいころは腕白坊主だったようである。

「幼稚園から小学校3年くらいまでは、近所の同級生と遊び回っていました。野球、缶けり、ビー玉、めんこ。数人ずつふたつのグループに分かれて馬になったり乗り手になったりする〝馬乗り〟という遊びもやりましたね。夏はかぶと虫を成増あたりまで取りに行って、スズメ蜂に刺されたりと、結構危ないこともやってました。悪さもしましたよ。線路に釘置いてぺしゃんこにつぶしてピカピカにして面白がったり、2Bという爆竹のようなものを投げたりカエルの尻に突っ込んだり…」

昭和30年代の日活映画〝キューポラのある街〟に出てくる、牛乳をかっぱらったりする悪ガキのようである。でも、外で遊ぶことが多かった当時の子供は、多かれ少なかれそういう危ないことや悪さをしたものである。そして、そういう遊びの中からいろんなことを学んだのだ。

「うちの親父は厳しかったから、わからないようにいろいろやるんですが、ときどき見つかってブン殴られたこともありますよ」

腕白だったが勉強もできるほうで、小学校3年生のころから学級委員をやっていた。体育も苦手ではなく走るのは速かった。遊びはその後、スロットレーシングに熱中する。左右に電気が通っている溝が並んだコースの上にそれ用のレーシング

RZ250は発売直後に購入し、ツーリングにもよく出かけた。上は'82年ごろに天竜川流域の峠道を走ったときの写真。左は結婚したばかりの'83〜84年ごろに住んでいた社宅で撮ったカット。抱いているのは今も健在で18歳になる（人間の年齢でいうと80歳くらい）愛犬で、名前はアレック。息子のような存在だと話してくれた。RZには約5年間乗ったが、エンジンをチューンアップし、シングルシートを装着するなどして楽しんでいたという。

カーを乗せて走らせて速さを競うもので、最近のラジコンカーレースに似た遊びである。

「駅の周辺にそれをやっている場所があって、そこに自分のレーシングカーを持っていって、10分で100円くらいの料金を払って、走らせて遊ぶんですよ。レースだから、相手に負けないよう、少しでも速く走るように、いろいろいじりました。凝ってましたね。先生に怒られたくらい。で、今でもよく親父に言われるんですよ。お前のやっている仕事はガキのころと変わらんなあ、と」

小学校時代はそうやって遊んでばかりいたが、中学生になると一転して真面目に勉強するようになる。すでに高校受験のことを考えていた。クラブ活動もしなかった。

「家は小学校に入るころまでは祖父がクリーニング屋をやっていて、父は電電公社に勤めていました。兄弟は弟がひとりです。父は厳しいと同時に教育パパ的な人で、勉強に対してはうるさかったんです。常に親父に言われていたので、人間、勉強しないとダメなんだなと思うようになっていたから、机に座っていることが多かったですよ。そんなに一生懸命勉強ばかりしていたわけでもないんですけどね。中学のときは何かに夢中になったというのはないですね。自転車に乗って遊んだり、友達と話をするくらいで」

真面目に勉強した甲斐あって、志望した高校に進学できた依田さんは、高校時代も比較的真面目に勉強した、とのことである。だが、中学時代とは異なり、スポーツで汗を流し、オートバイに対して興味を抱くようになる。

初めての愛車は電報配達用50

「中学で好きなことができなかった反動だったんですかね。なぜだかよく覚えてないんですが、柔道部に入ったんですよ。で、2年のとき初段を取りました。オートバイを好きになったキッカケは発売されたばかりのCB750フォアでした。ノーヘル、アロハシャツのラフな格好のライダーがCBで颯爽と走っているのを見て、俺も乗りたいなあ、と思った。強く印象に残ってますね、それが」

しかし、高校時代、実際に免許を取ってオートバイに乗ることはできなかった。厳しかったお父さんが強く反対したからである。でも、二輪車の月刊誌は購読していて、オートバイに対する気持ちは次第に高まっていく。

「自分では乗れなかったんですが、3年になって進路を決めるころは、将来オートバイを造るエンジニアになりたいという考えが固まっていましたね。だから大学は工学部の機械工学科しか受けなかったんです。勉強は、中学、高校と、数学、技術家庭、美術などが好きでした。数学は答えが合う、解ける面白さがあったし、機械に触ったり何かを造ることも好きだったので。古文漢文とかは嫌いでしたね。丸暗記で覚えることは覚えましたけど」

依田さんが初めてオートバイに乗ったのは東京都立大学の工学部に入ってからだった。入学してすぐに自動二輪免許を取り、スズキの50ccの実用車が最初の愛車となる。

「親父が、大学生になったからもういいだろうってことで許してくれて、電電公社で電報配達用に使っていた原付を払い下げで譲り受けてきてくれたんです。でもその50には長く乗らず、2年になると4輪免許を取って、三菱のギャランを走らせていました。4輪も好きだったんです」

大学時代は車で女の子や友達とドライブしたりディスコで踊ったり、普通の学生と同じように過ごした。もちろん勉強をおろそかにしていたわけではない。専攻したのは材料力学で、卒業研究のテーマは、X線による残留応力の解析。

「例えば、ある金属材料を2本のローラーの間を通しますよね。そうすると表面が硬くなるんですよ。なぜかというと、圧縮されたときの応力がその材料の表面内部に入るから。で、結果的にその材料の疲労強度が上がるんです。要するに材料が強くなるわけですが、それをX線を使って1ミク

5年くらい前から油絵を描くようになった。風景画がほとんどで、描いたものは自宅の壁に飾ってある。スポーツクラブで汗を流すのも健康管理を兼ねた趣味のひとつ。現在の愛車は新車で購入して10年になるFZX750。最近はツーリングに出ることはほとんどなく、もっぱら通勤で使用。プライベートのオートバイ歴は少なく、入社してすぐに買ったDT125を含め3台。今乗りたいと思っているのはVマックス。ネイキッドの大型スポーツが依田さんの好みだ。

ロン単位で表面を削りながら計測して、残留応力の値をプロットして先生に提出して…」

この研究は、最近ではローラーは使わず、ショットピーニングといって、小さな球を高速で材料に打ちつけて表面を硬化させ、残留応力を与えるやり方もあるという。その打ちつけ方の具合によって材料の中の残留応力も変わる。フレーム造りなどに役立つ材料力学のひとつである。

走らせたかったV4の7バルブ

「就職活動が始まるころはヤマハに入りたいと決めてました。オートバイ自体にはほとんど乗っていなかったんですが、XS-1の音叉マークが印象に残っていたし、RD350も好きだったので。それにヤマハは、トヨタのスポーティな車のエンジンを造ってましたから、セリカの2TGとか。僕もギャランのあとセリカに乗っていたんですよ」

意志どおり入社試験は自動車関係メーカーではヤマハしか受けなかった。学校の推薦があった大手電機メーカーの入社試験も受け、これには落ちるが気にしなかった。当時ヤマハは2日がかりで試験をしていた。1日目が筆記試験で、それに通った者が翌日面接試験を受けることになっていた。

「べつに会社にゴマをするわけじゃないですが、試験を受けたとき、いい会社だな、と思いましたよ。それで、試験に落ちる気はしなかったですね。入社してすぐに、今もある第二磐田寮に入ったんですが、連日新入社員どうしでオートバイの話ができて楽しかったですよね。当初の3カ月は工場研修で、浜北工場で働きました。夜勤も1カ月くらいやりましたよ」

面接のときに、オートバイの開発部署で働きたいという希望を言っておいたものの、配属されたのは研究部だった。当時のヤマハは研究部に1～3課まであって、1課は基礎研究、2課はレース、3課は新商品の研究を担当していた。依田さんが配属されたのは3課だった。

「イラン向けのモデル用のエンジンを造るというプロジェクトに入り、最初の仕事は4サイクル空冷単気筒125ccの設計業務でした。それが終わると、パスの前身みたいなモデルの研究をしていました。パスは電動モーターアシストですが、それはガソリンエンジンで人間がこぐとアシストするという自転車で、パスのようにちゃんと速度や力が制御されていたんです」

入社した'77年から約4年研究3課で働いたが、'81年からは2課に転属となり、レーサーの開発に従事することになる。途中で組織変更があり、2課と3課が統合されたが、依田さんの仕事はそれまでと変わらなかった。

入社して数年後から、レーサーのエンジン設計・開発を担当し、以来レース畑で今日まで手腕を発揮してきた。左は'86年、世界GP250クラスを戦っていた平選手とスウェーデンのアンダーストープで撮った写真。中央が依田さんで、右のライダーが平選手。下の写真は'93年の全日本ロードレースに、K.ロバーツJr（左から2人目）がスポット参戦したときのもの。中央が依田さん。左端の初老の紳士はW.レイニーの父親のサンディ・レイニー。左下、依田さんが見入っているのは世界GP500用に開発していた4サイクルV型4気筒7バルブエンジン。依田さんにとって思い出深い仕事のひとつ。

「'81年ころから、ホンダのNRに対抗するレース用の4サイクル500ccエンジンをやろうということになって、その開発チームに入ってレーサーのエンジン設計をやりました。最終的にはV4の7バルブで設計したんですが、目指した性能をなかなかクリアできなくて、なんとかエンジンはできたものの、結局シャシーに載せる前にプロジェクトが終わってしまったんです。悔しかったですよ。一度は走らせてみたかったですから」

当初は4バルブでスタートし、より高い燃焼効率、高出力を狙ってさまざまなメカニズムが考えられ、トライ・アンド・エラーが繰り返された。吸排気バルブの数が、5本、6本のものも造られた。主任技師と依田さんのほか2名、4人のチームで開発に当たり、依田さんはアッパーケースの設計などを担当した。ヤマハの4サイクル500ccのレーサーは結局幻に終わってしまったわけだが、その開発で蓄積されたテクノロジーやノウハウは、後の5バルブエンジンの量産車FZ750の開発に大きく貢献している。

「だから、今日まで続いている5バルブエンジンに対しては自負するところがあるんですよ。僕らがやったやつだなあ、という」

4サイクル500ccレーサーの開発は3年弱で終結し、その後依田さんは2サイクルワークスレーサーのエンジン開発を担当することになる。

そして今日まで、15年間レースとともに歩み続け、現在はYZR250のプロジェクトリーダーだけでなく、全日本選手権ロードレースのヤマハチーム監督も兼務している。

中野は10年にひとりの逸材

「2サイクルレーサーの開発チームに移ったのはK.ロバーツとF.スペンサーが激しくバトルしているころで、うちのマシーンはOW61と呼ばれていた機種でした。〝カニばさみ〟って言ってたんですが、リアショックが横置きで面白い動きするやつで、エンジンはロータリーディスクのV4」

'85年まで500ccを担当し、'86年から250ccに変わって、平選手とともに世界GPレース250ccクラスを戦ったこともある。その後'95～97年の途中まで再び500ccの面倒をみて、現在に至る。

「エンジン性能開発の仕事は、性能をだすためにいろいろやって、テストコースを走らせたり、サーキットに持っていったりするんですが、設計もやりましたよ、シリンダー、ピストンなどの性能パーツは。'80年代は実験も設計も分かれていなかったですからね。今は全体をみるというか、人をまとめるのが仕事ですよね」

依田さんは、これまで主にレーサーのエンジン性能を追求する仕事をしてきたが、車体を造るのも好きなのだという。

「エンジンは数字にすぐ出てくるから面白いし、車体というかマシーン全体になると、ライダーとのコミュニケーションで得る情報しかないわけですが、それはそれでまた面白いですよね」

仕事柄多くのレーシングライダーとつきあい、一緒にレースを戦ってきたが、'92年に全日本の250ccクラスを制覇して、翌'93年世界GP250クラスに挑戦し、日本人として16年ぶりの世界チャンピオンに輝いた原田哲也は、印象深いライダーのひとりである。

「原田は、500ccに乗りたいという思いがあったんですよ。でもいろいろあってそれが実現できなくなって、アプリリアに移っていった。僕は500ccに乗せてもよかったかなと思うんですよ。力があるし、今500ccを走っている日本人ライダー同様、もしくは速く走れると思いますからね」

だが、依田さんが原田以上に力ありとみているのが、今年の全日本250ccクラスで他を寄せつけない速さをみせてチャンピオンを獲得した、ヤマハの若きエース、中野真矢だ。

「原田も中野も忠さん（鈴木忠男）のところから来たライダーで、両方とも速いですが、中野は10年か20年にひとりのライダーといっていい素質と実力を持っていると思います。あんな勢いで上に上っていくライダーはこれまで見たことがない。どこまで伸びるのかと思う。戦歴でもこれまでは原田以上だし、原田もあいつは速くなるって認めていますからね。世界GPを走らせても面白いと思います。中野にはとにかく期待していて、末はGP500ですよね。本人もそれを希望していますし」

中野の速さはだれもが認めるところだが、長年レースで手腕を発揮してきたプロの評価だけに説得力がある。数年後を楽しみに待とう。

制動力と旋回性の両立がテーマ

かつては4サイクルV4も手がけたが、その後は2サイクル一筋できた依田さんだけに、プライベートではFZX750を愛車としているが、2サイクルエンジンに対するこだわりは強い。

「2サイクル党ですね。刃物で例えると4サイクルは鉈（なた）で、2サイクルは剃刀（かみそり）って感じなんですよ。2サイクルはこっちが何かやれば敏感に反応してくる。レスポンスがいいんです。だから面白い。それに4サイクルは設計で大体決まってしまって、そこからあまり動かないんです。でも2サイクルは設計でも実験でも動かせるし、一緒に仕上げていくという感じがあるからいい。未知の部分が多いのも魅力ですし、オートバイに適しているエンジンだと思うんです。仕事でやるなら2サイクルです。ただ、自分のプライベートの時間に乗るには、今は4サイクルがいいですけどね」

排ガスをはじめとして環境問題がクローズアップされている昨今、2サイクルは厳しい状況にあり、レーサーと小排気量スクーター中心のパワーユニットになってしまっている。だが、2サイクルは可能性を秘めているという。

「ある重役が、昔、エンジン性能は無限だと言ってましたけど、僕がやっている2サイクルのレーサーは、毎年毎年性能が上がっているわけですから、そのとおりですよね。たまたま見落としているところもあると思うし、熟成していけるマテリアルや機構もあるだろうし、そういうところを見つけたり見直していけば、まだまだ性能は上がっていくと思いますよ」

現在は立場上、人間関係をまとめることに腐心している。ハード面は、ときどきアドバイスはするものの、各スタッフに任せているので楽になった。だが、エンジンにしても車体にしても、ライバル車に対して少しでもアドバンテージを得るように造らなければならない。レースの世界は結果がすぐにハッキリと出てしまうから厳しい。

「エンジン性能開発はもちろん、車体開発も大変ですよね。操安性でいくと、旋回性とブレーキ性能をいかにして高次元で両立させるかが、永遠のテーマというか一番のポイントだと思います。ブレーキングしながらでもいい旋回性をだすっていうのが難しいんですよ。それが両立できれば速く走れるんですが、ブレーキ性能を上げていくと、どうしても旋回性は落ちてしまいますからね」

ずっとレーサーでやってきたわけだが、市販車に対して興味がないわけではない。今、自分用に欲しいのはVマックスだという。4サイクルの大排気量ネイキッドが好みなのである。

「ずっとレーサーですから、今さら市販車でもないでしょうが、やっぱり自分が乗って楽しくて、いつも乗っていたい、ツーリングに行きたい、と思わせてくれるようなモデルが造りたいというか欲しいですよね。見た目が格好いいというのも重要ですね。で、オートバイはエンジンを隠すのはよくない。スタイリングデザインの一部だと思いますからね。今Vマックスが好きなんですが、昔のモデルも含めて言えば、TX500が格好よくていいなあと思います。あれは、V4の7バルブエンジン開発のときの主任だった人がエンジンを造ったんですけど、いいオートバイですよね」

奥さんに反対されながらも、通勤でFZX750を駆る依田さんは、最後に、〝造り手はもっとプライベートでもオートバイに乗ってほしい。乗るべきだ〟と提唱した。その言葉が印象的であった。

●依田一郎　1953年東京都生まれ
ヤマハ発動機　モーターサイクル事業本部
第1プロジェクト開発室　エンジン担当　技師
'77年入社。当初、輸出用の4サイクル単気筒125ccエンジン開発に従事し
'81〜83年にはGP500用の4サイクルV型4気筒7バルブエンジンに携わる
その後、2サイクル500／250ccワークスレーサーのエンジン設計・開発を担当
現在は全日本ロードレースのヤマハチーム総監督を務め
世界GPレース用の250／500ccワークスマシーン開発にも関与する
プライベートでは10年来になるFZX750を愛車とし、通勤にも使用
次はVマックスが欲しいという。趣味は油絵など

技術者の横顔

インタビュー・まとめ：野口眞一

PLUS μは'88年度より数多くの世界GP、全日本選手権に参戦、開発とテストを重ねた製品です。鋳鉄特有のディスクローターの反り、歪み、クラック等を発生しにくく、しかも従来のディスクより耐久性、制動力を向上することに成功。レースシーンは基より、カスタムバイクにも数多く使用して戴いております。
独自に成分を調合したPLUS μ鋳鉄ディスクは、300km以上からのブレーキングからでもフェードせず、絶大なストッピングパワーで、ライダーが大胆に、そして繊細にコントロールできるレバータッチと減速フィーリングを約束いたします。
現在も全日本選手権で各クラスのトップライダーに多数使用して戴いております。

PLUSμ DISK KIT価格表

オフセット量	PIN	φ280 φ290 φ300 SLIT	φ280 φ290 φ300 HOLE	φ290 φ310 SLIT	φ290 φ310 HOLE	φ320 SLIT	φ320 HOLE	φ330 SLIT	φ330 HOLE	φ310 ステンレス SLIT	φ310 ステンレス HOLE	φ320 ステンレス SLIT	φ320 ステンレス HOLE	主な車種のノーマルオフセット
0〜10.0mm	AL SUS TI	¥61,000 ¥65,000 ¥73.000	¥57,000 ¥61,000 ¥69,000	¥63,000 ¥67,000 ¥75,000	¥58,000 ¥62,000 ¥70,000	¥64,000 ¥68,000 ¥76,000	¥59,000 ¥63,000 ¥71,000	¥79,000 ¥83,000 ¥91,000	¥74,000 ¥78,000 ¥86,000	¥68,000 ¥72,000 ¥80,000	¥63,000 ¥67,000 ¥70,000	¥69,000 ¥73,000 ¥81,000	¥67,000 ¥71,000 ¥79,000	TZR250/R FZR250('89〜) R1Z XJR1200/400 SRX400/600 FZR400RR FZR750/1000 YZF750 TRX850 V-MAX FJ1200 CBR1000F GPZ900R(〜A6) Z1000J/R GPZ750/1100 Z750/1100GP GPZ1000RX '96GSX-R750 TL1000S YZF1000
10.1mm〜 20.mm	AL SUS TI	¥62,000 ¥66,000 ¥74,000	¥58,000 ¥62,000 ¥70,000	¥64,000 ¥68,000 ¥76,000	¥59,000 ¥63.000 ¥71.000	¥66,000 ¥70,000 ¥78,000	¥61,000 ¥65,000 ¥73,000	¥81,000 ¥85,000 ¥93,000	¥78,000 ¥80,000 ¥88,000	¥69,000 ¥73,000 ¥81,000	¥67,000 ¥71,000 ¥79,000	¥71,000 ¥75,000 ¥83,000	¥69,000 ¥73,000 ¥81,000	HORNET CBR250/400/900RR NC30/35 CB1000SF RC30 GSX250/400S IMPULSE BANDIT/V GSF1200 ZXR400/750 ZX-7RR ZX-11 ZEP400/750/1100RS ZRX1100 ZRX400 GPZ900R(A7〜) GPZ1100 ZZ-R1100C/D
20.1mm〜 30.0mm	AL SUS TI	¥63,000 ¥67,000 ¥75,000	¥59,000 ¥63,000 ¥71,000	¥66,000 ¥70,000 ¥78,000	¥61,000 ¥65,000 ¥73,000	¥67,000 ¥71,000 ¥79,000	¥62,000 ¥66,000 ¥74,000	¥63,000 ¥87,000 ¥95,000	¥78,000 ¥82,000 ¥90,000	¥71,000 ¥75,000 ¥83,000	¥69,000 ¥73,000 ¥81,000	¥77,000 ¥76,000 ¥84,000	¥70,000 ¥74,000 ¥88,000	OW01 BROS CB400SF CB750/900/1100F CB1100R RC45 NR750 GSX1100S GS1000S GOOSE GSX-R400R RGV250 GSX-R750/1100 Z750F CBR1000XX VTR1000F Z750FX(D2) Z1000MK-2 Z1R Z900
30.1mm〜	AL SUS TI	¥67,000 ¥71,000 ¥79,000	¥63,000 ¥67,000 ¥75,000	¥68,000 ¥72,000 ¥80,000	¥63,000 ¥67,000 ¥75,000	¥69,000 ¥73,000 ¥81,000	¥64,000 ¥67,000 ¥76,000	¥85,000 ¥89,000 ¥97,000	¥80,000 ¥84,000 ¥92,000	¥73,000 ¥77,000 ¥85,000	¥71,000 ¥75,000 ¥83,000	¥74,000 ¥78,000 ¥86,000	¥72,000 ¥76,000 ¥84,000	Z1 Z1A/B(6穴) Z2/Z2A Z1300

当社のインナーローター、フローティングピンのアルマイト加工は他社に比べ2〜3倍の硬度を持ち、本来のフローティングディスクとしての機能を長く発揮できます。また、フローティングピンの材質はお客様の希望に合わせ、アルミの他、ステンレス、チタンをご用意しております。AL=アルミ　SUS=ステンレス　TI=チタン　アルミカラー設定 = Blue.Red.Gold.Silver.Black.Purple

DISK ORDER SYSTEM

PLUSμでは特注ディスクローターの製作を行っております。ホイール、フロントフォーク等を他の車種のものと組み合わせた場合、ノーマルディスクが装着できないとき、「人と違った自分だけのオリジナルディスクを組んでみたい」など、足まわりのモデファイのお手伝いをします。
左記表のオフセット量、サイズを参照のうえ、デザイン、カラー、ピンの種類をご指定下さい。

■カラー設定:ブルー、レッド、ゴールド、シルバー、ブラック、パープル
■インナーローター基本設定:デザイン　丸穴
カラー:シャンパンゴールド
インナーローターデザイン変更　¥5,000〜
カラー変更　¥3,000

PLUSμ HOLDIT

Brake Factory　High Performance Equipment

PLUS μホルディットSPブレーキパッドは、SPレースはもちろん、ステンレスローター、鋳鉄ローターのどちらにも使用できるアスベスト系のパッドです。有効温度域も370°と高いためフェードしにくく、高いコントロール性を保ちます。ノーマルパッドとの違いを体験して下さい。

HONDA 車種	F	YAMAHA 車種	F	SUZUKI 車種	F	KAWASAKI 車種	F	R
NSR50	212	TZR50/R	212	RG125Γ	308	BALIUS250	481	
CBR250R	113	TZM50	212	RG200Γ	308	ZZ-R250	481	
CBR250RR	113	FZR250〜'88	449	BANDIT250	481	XANTHUS	481	
JADE250	113	TDR250	449	COBRA	308	ZEPHYR400	481	
NSR250'88〜	115	TZR250〜'90	309	GOOSE	308	ZRX400	481	
VT250 SPADA	113	TZR250R (3XV)	309	GSXR250R	308	ZXR400'89〜'90	308	
XELVIS250	113	FZR400R〜'89	449	GSX250S刀	481	ZZ-R400〜'91	308	481
CB-1	113	FZR400RR	309	RVG250Γ'88〜	308	GPX750R	481	481
CBR400RR	113	SRX400/600〜'90	449	BANDIT400V	308	ZEPHYR750	481	481
CB400SF	113	FZR750/R	449	IMPULSE	113	ZXR750/R	308	
RVF (NC35)	115	TDM850	449	GSXR400〜'89	308	GPZ900R A7〜	308	481
VFR400R (NC30)	115	FZR1000'87〜'89	449	GSX400R'90〜	308	ZX-9R	481	
STEED	113	FJ1200	449	GSX400S刀	309	ZX-10	481	
CB750N	113	XJR1200 (除くBremboキャリパー)	449	RF400R/RV	113	XEPHYR1100	308	481
NR750	113			GSX750'88〜'97	309	ZZ-R1100	308	481
VFR750F	113	V-MAX'93〜	449	GSF1200	309	**RACER**		
VFR750R	115	**Brembo**		TL1000S	308	RS125〜'93	113	
RVF750	115	ALL4POTキャリパー	802	各車種用 ¥4,600 450と902のみ ¥5,800		RS125'94〜	802	
CBR900RR	115	YAMAHA Brembo	450			RS250〜'92	115	
CB1000SF	115	**LOCKHEED**				RS250'93〜	802	
VTR1000F	115	4POTキャリパー	902			TZ125	309	
HORNET	115					TZ250	309	

PLUSμ Brake Factory

PFC カーボンメタリックブレーキパッド

■熱フェードを絶対しないためレバータッチが安定している。
■耐久性は従来の3〜5倍(摩擦材によっては8H耐久無交換OK)
■ディスクローターへの攻撃性がとても低いため、ローターの摩耗が非常に少ない。
■鋳鉄ローター用、SUSローター用各種あり。

LOCKHEED	6POT (CP4466)	¥ 12,000
	2POT	¥ 9,800
Brembo	4POT (Street,Racing)	¥ 9,800
	4POT (RC30/45,HRC-KIT)	¥ 19,800
	4POT (Narrow,NEW for'95)	¥ 12,800
	2POT (旧車,BMW等)	¥ 9,800
alcon	6POT	¥ 13,800
YAMAHA	6POT (YZF750SP)	¥ 9,800
NISSIN	4POT (HONDA TYPE)	¥ 9,800
	4POT (YAMAHA,SUZUKI TYPE)	¥ 9,800
	6POT	¥ 16,800

現在4輪のレース界で世界的に最も信頼され、数多くのコンストラーが使用しています。
ドイツ(DTM)、イギリス(BTCC)、全日本ツーリングカーGr・A、GT-CUPではトップチームのほとんどが、INDY、NASCAR、IMSAでは100%近いチームが使用中です。2輪でも世界各国のワークスチームが採用、国内でも全日本選手権のトップライダーがテストし絶賛しております。また、当社ディスクとの組み合わせでは抜群の制動力を見せ、PLUS μディスク装着ライダーはすべてPFCパッドを使用しています。

ステンレスローター

■φ320 YAMAHA系 ボルトオンアウター
■φ310 HONDA系 (10ピン) ボルトオンアウター
SLIT ¥40,000 HOLE ¥38,000
*φ240〜φ300、φ330 現在製作中

PLUSμ Brake Factory

プラス ミュー ブレーキ ファクトリー

〒168 東京都杉並区宮前5-24-16
Phone 03-3247-2355
Fax 03-3247-2270

MAIL ORDER SYSTEM

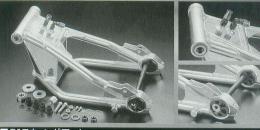
電話にて在庫確認・納期を確認の上、商品代金に5%の消費税を加えてお申し込みください。　送料¥800
(二万円以上お買い上げの場合は、送料サービスいたします。)
代引きOK!お問い合わせ下さい。

AP6P CP4466 CP4477 φ320

OFF SET	Type-R(鋳鉄) PIN/SLIT	Type-S(SUS) PIN/SLIT
~10.0mm	AL ¥74,000 SUS ¥78,000 TI ¥86,000	AL ¥84,000 SUS ¥88,000 TI ¥96,000
10.1mm ~20.0mm	AL ¥76,000 SUS ¥80,000 TI ¥88,000	AL ¥86,000 SUS ¥90,000 TI ¥98,000
20.1mm ~30.0mm	AL ¥77,000 SUS ¥81,000 TI ¥89,000	AL ¥87,000 SUS ¥91,000 TI ¥99,000
30.1mm~	AL ¥79,000 SUS ¥83,000 TI ¥91,000	AL ¥89,000 SUS ¥93,000 TI ¥101,000

※価格は全て1枚単位です。
※スリットのみの設定です。
※この他のサイズ φ300、φ310 お問い合わせ下さい。
※主な車種のノーマルオフセット…上記価格表の車種をご参照下さい。

AP6P用ステンレスローター

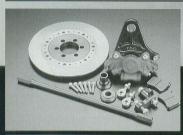
基本設定　インナーローター:ホールデザイン　シャンパンゴールド
オプション　インナーローター　カラー変更 ¥3,000　デザイン変更 ¥5,000〜
オフセット変更 ¥3,000〜
カラー設定　インナー:ブルー、レッド、シルバー、ブラック、パープル、ブラウン、ガンメタ
ピン:ブルーレッド、ゴールド、シルバー、ブラック、パープル

■S1スウィングアーム

AL7N01-35φSPL-パイプを使用し、ピボット補強済。
Z系完全BOLT-ON、ワイドリム対応、ブリーザー部EARL'S 6AN対応。
Col. フルポリッシュ, サンドブラスト

¥140,000

■テクノマグネシオ カンパニョーロモデル

言わずと知れたテクマグカンパGold-Model
Fr2.75-18" Rr4.00-18"

¥260,000

■S1-250リア フローティングブレーキkit

250φディスク&AP-CP2696のフローティングマウントの組合せ。
kit内容:ディスクローター、キャリパーサポート、フローティングカラー、トルクロッド、ロッドマウントステー、キャリパー(パッド付)

¥85,000

■Works Performance S1-モデル

エディーローソンModelの旧式Typ。メーカー在庫分のボディーにてPMCがスペシャルオーダーした限定品。
今回限りの最後のデリバリーです。

¥79,000

PMCプロデュース
限定生産
E.ローソンモデル

■S1ステップ

¥53,000

レプリカ初の可倒式ステップ採用
AL2017材

■アールズ&サークスピードオイルクーラーkit

¥43,000〜

サイド廻し、上廻し、下廻しリクエストOK。100% BOLT-ON。 9inc 10Row(¥43,000)、13Row(¥45,000)、16Row(¥49,000)

■フェンダーレス テールkit

¥21,000

オールアルミのBillet & Press仕上げ。奥目テールとウインカーの出張りが一度にスッキリ仕上がります。

(S1 E/Xマフラーにも装着可)

■KERKERメガホン用レーシングバッフル

※一般公道では使用出来ません。各¥10,000

Competition S-1.5" 口径約38m/m
Competition M-2.0" 口径約51m/m
Competition L-2.5" 口径約63m/m

■Billet Hi-スロットルkit ¥13,000

強制開閉式キャブレターには不可欠(CR, FCR, TM, TMR対応)
kit内容:スロットルボディー、スロットルパイプ、スーパーバイクグリップ、ワイヤー、エンドキャップ
Col. Silver, Gunmetal, Black, Red, Blue

■OW-Typハンドルスウィッチ 右側 ¥9,500 (USモデル¥10,500) 左側 ¥12,500

OW-Typの最新型ハンドルスウィッチ。
ライト常時点灯車もOFF-ポジション-ON&パッシングもOKになります。

■Billetブローオフカバーkit

1set ¥8,700

U.Sモデルのヘッドカバーブローを遮断させるカバー。
(エアクリーナーボックスを取外時に不可欠)
Col. Black, Silver

■Billetオイルプレス(油圧式)クラッチkit

¥50,000

メインテナンスフリーかつ、操作性抜群のコンプリートkit。
kit内容:リリースボード、リリース、マスターシリンダー、アールズオイルライン&各ボルト

■ステンレスハンドルバー

各¥6,000

Super Bike Typ
Daytona Turing Typ
GP Turing Typ

■AFAM530ドリブンスプロケット

37T−42T ¥9,000 44T−48T ¥10,000

Z系&DYMAG用リアスプロケット

■530ドライブスプロケット

各¥10,000

16T	フラット(4m/m)	6m/m(10m/m)	10m/m(14m/m)
17T	フラット(4m/m)	6m/m(10m/m)	10m/m(14m/m)
18T	フラット(4m/m)	6m/m(10m/m)	10m/m(14m/m)

■MAIERスモークシールド

¥12,000

■エンジンマウントハンガーkit

¥12,000

せっかくのラバーマウントE/gですから、しっかりE/gをマウントして上げないとダメです。AL2017材
Col. Silver, Gunmetal, Black

A draft for "Z"

PMC S-1 model original parts

■S1-EXマフラー

42φオールスプリングジョイント（Z系全車種に取付可能）

¥78,000

■S1-330フロント ブレーキkit

330φリジットTypのディスク&AP-CP2696の組合せ。
※ストリート用ステンレス&レース用ダグタイルの2ラインナップ
Kit内容：ディスクローター、キャリパーサポート、キャリパー（パット付）×各2set

¥175,000

■Billetトップブリッジkit

¥39,000

対応車種：Z1000R2、Z1100R、Z1100GP B-2
別売ステムヘッドボルト ¥3,000
別売1100GP用フォークトップキャップ ¥4,000

■Works Performanceフロント ARSスプリングkit

¥13,900

1G & 2Gの2本のスプリングで構成される、アジャスタブルレートスプリング。1Gの運動量の調整により思い通りのサスセッティングが可能となります。

■ADVANTAGE−KYB

PMCとADVANTAGEがプロデュースしカヤバが製造した38φレーシングサスペンション。エアーバルブ、プリロード調整機構付。
Col. Black, Polishe

1台分 ¥135,000

■S1アンダーステムkit

ルックス、パフォーマンス共に最高の仕上げ。ステムAL2017、シャフトAL7075材を使用した超軽量Model。

¥65,000

PERFORMANCE MOTORCYCLE PRODUCTS
PMC. Inc
ホームページアドレス http://www.PMCinc.co.jp

■(株)ピーエム シー
〒656-2212 兵庫県津名郡津名町佐野404-2
TEL.0799-65-0799 FAX.0799-64-2004

New Products & Processe

What's New?

シンプルな高級品 ラパイドLS

アライヘルメット☎048-641-3825から、表面から新気導入などのダクトをなくし、ヘルメット本来の形状を生かしたシンプルな外観を特徴とするラパイドLSが発売された。レース用と同一製法による帽体はスーパーcLcで、後端下部と顎の部分にリブを設けることで高剛性と軽量化を両立、JIS規格C種とスネル95に適合。もちろん内装は脱着可で洗濯できる。53〜62cmまでの5種。塗色もすっきりと黒と白の2色。価格は3万6000円。

ZRX1100用 モリワキゼロ

モリワキエンジニアリング☎0593-82-4500のEX.システム〝ゼロ〟シリーズにZRX1100用が追加された。手曲げのエキパイはφ38.1mmのチタン製で、φ125×500mmのストレート構造SSサイレンサーは素材を2種類から選べる。価格（総重量）は、写真のアノダイズドチタン：18万円（5.6kg）、カーボン：17万円（6.0kg）。オイル交換は可能だが、オイルフィルターの交換時には集合部を外す。

限定55セットの ブラック仕様

日本ビート工業☎0722-57-7600からCBR1100XXに続く55セット限定EX.システムの第2弾としてGPZ900R用が登場。エキパイは4-(2-)1集合方式のチタン。両端部に黒アルマイトが施されたカーボンサイレンサーに通常の製品（19万8000円）とは異なる専用エンブレムが付く。新製品のアルミ鍛造バックステップ（8万円。ベースプレートを含む）とタンデムステップが付属して26万5000円。

テックサーフから イナズマ1200用排気系

テックサーフ☎0722-66-1768がイナズマ1200用のEX.システムをリリース。φ38mmのエキパイは4-1集合方式のステンレス。カーボンケブラーのサイレンサーは2サイズあり、写真のφ130×480mmを選ぶと15万5000円、細く短いφ110×450mmなら14万8000円。オイルの交換はできるが、同フィルターは不可。同車用のスリップオンサイレンサーはφ130mm：7万5000円、φ110mm：7万1000円。

サンセイレーシングからも イナズマ1200用登場

サンセイレーシングのEX.システム〝SAL-RS〟にイナズマ1200用が登場した。ステンレスエキパイに黒アルマイト仕上げのアルミサイレンサーを装備。集合部とサイレンサーをつなぐパイプが2種類付属しており、アップタイプ（写真はSTDタイプ)にもできる。オイル、同フィルターの交換可能。11万5000円。同仕様のCBR1100XX用も同価格。販売はダックスコーポレーション☎0726-53-0299

ミクニから新パーツ TL1000RとZRX1100用

ミクニレーシングデベロップメント☎0736-25-0250のパーツを数種紹介。写真のTL1000R用〝ハウリング〟スリップオンサイレンサーはφ120mmのカーボンを採用して9万3000円。同車用の2段階可変式アルミ削り出しバックステップは5万5000円。またZRX1100用には、EX.システム：11万8000円のほか、スリップオンサイレンサー：5万8000円、バックステップ：4万8000円などが登場した。

Dトラッカーを チューニングアップ

RSカワサキ☎0467-51-2662からDトラッカー用パーツが多数登場。SOHCエンジニアリング製φ78mm(292.4cc)ピストンキット：14万円〜(工賃込み)、φ34mmTMキャブレター：5万8000円、ホワイトブロス製スリップオンサイレンサー：4万8000円、オイルクーラー：4万5000円をはじめとした15点が揃い、耐久仕様アッパーカウル：4万5000円（塗装費込み）も製作中。詳細は問い合わせを。

フキ・プランニングから 31.7ccの自転車

フキ・プランニング☎045-922-6011が、低価格、シンプル、ベーシックをテーマにして第1種原動機付き自転車（ナンバー取得可能）を製作。自転車に近い車体に搭載されるエンジンは小松ゼノア製31.7cc／0.8hp。出力は手元のレバーで調整する。ホイールサイズ：24インチ、車重：18kg。走行時はヘルメットを着用し、手信号を使う。エンジンのみでの最高速は20km／h。色は黒。6万9800円。

プロトのGPZ900R用 ラウンドラジエター

プロト☎0566-36-0456から、STDの約1.4倍の放熱量を持つGPZ900R用ラウンドラジエターが登場。コアをガードするネットと電動ファン、取り付けステーが含まれたボルトオンキットで13万8000円。同社製のラウンドオイルクーラー：5万6000円（9段）と同時装着が可能。センター／アンダーカウルは装着できず、STDのオイルクーラーを使う場合は別売りステー：3000円が必要になる。

クラブエフの 倒立フォーク延長部品

クラブエフ☎0995-66-5200が倒立フロントフォークを延長するアルミ削り出しパーツを製作。下端部の部品を交換することで延長するため、長いSTDフォークを持つ車両への装着がクランプ位置や車体姿勢を大きく変えずに可能となる。延長量は50mm。ショーワのφ41mmとφ43mm用があり12万8000円。キャリパーブラケットはオーダーで2万5000円から。

ワークスから 新パーツ2種

ワークス☎0427-56-9190からXJR1200／1300用のアルミ削り出しバックステップが登場した。バーの位置は後方60mm、上方40mmへ移動する。ブレーキマスターシリンダーはSTDを使用できるが、マフラーステーを兼ねるタンデムステップを取り外すので別ステーが必要になる。価格は6万円。またX4用にはAP製（CP2696）の2ピストンキャリパーに、ブラケットやトルクロッド、ブレーキホース、ホイールカラーを含むリアブレーキボルトオンキットが登場した。8万8000円。

吸気系のセッティングに 空燃比テスター

ケンソー☎03-3757-4176がキャブレターセッティングに有効な空燃比テスターを発売。本体は10×10×2.5cmと小さく、車両のバッテリーを電源とするので実走しながらの計測も容易だ。13万8000円。センサーをエキパイに取り付けるアタッチメントの加工は1万円から受け付けている。またパクダンキットのメインジェットと瓜ふたつなホイールのエアバルブキャップは2個セットで1900円（1個：1000円)。アルミ削り出しのブレンボキャリパー用ブラケット：1万9800円も国内4メーカー各車用が揃った。

■ブルーポイントがホームページを開設。最新情報はCB1300SF用QJ-1ツインショックの詳細だ。http://www.webnik.ne.jp/~bpw

'98年型ZX-9R用ハンドルアップスペーサー

モーターサイクルドクタースダ☎0427-96-4121から'98年型ZX-9R用のハンドルアップスペーサーが登場。厚さ15mmのアルミ削り出し本体に専用ボルトが付属して1万7000円。高さが好みに合わない場合は削って調整してくれるそうだ。

S1のポイントカバーを完全復刻

モリヤマエンジニアリング☎045-821-3403が、KZ1000S1と同形状のポイントカバーをアルミ鋳造で製作。Z1/2、Z1000R/Jに適合し25個限定で3万5000円。またGPZ900R用の小物入れ(約2ℓ)付きフェンダーレスキットは17インチホイール換装車専用で1万6000円。同社ではスタッフを募集中。担当:森山さん。

スクリーンクラフトの'98年型ZX-9R用

スクリーンクラフト☎045-591-7388から'98年型ZX-9R用のスクリーンが発売された。基本はSTDに準ずるが、左右後端部を高くするなどで納得のいく形状に仕上がったという。写真のクリアは1万8000円。コンペブルーは500円増し。

マーズパワーのH-D用ハンドルバー

モーターサイクルマーズ☎0726-78-0352のXLHスポーツスター('87～)用ハンドル2種。写真のミリバー(STDスイッチ使用)にはグリップラバーが付いて2万5900円。インチバーは1万9900円。

360度回転するエンジンスタンド

中川商会☎0545-71-3032のエンジンスタンドは、固定部分が回転するため全作業を同位置で行える。キャスター付きの台座にはオイル受け皿を装備。対応エンジンはGPZ900R系だが、取り付け部(1万5000円～)の変更でほとんどの車種に使用可能。7万9000～8万9000円。

スピーディの新ウェア

ショウエイ☎03-5688-5185が扱う伊・スピーディのウェア。写真は全天候型のツアーS3で、サイズ調整機能やパッド等々を網羅。青と黒。5万8000円。他にスタート:2万5000円、パーフェット:2万8000円、マックスツアーS2:8万5000円の3種とグローブなども揃う。

フランス製の2輪車専用オイル

エルフ社の4サイクルエンジンオイル〝モト4スポーツ〟は、4輪車と比較して、回転数が高い、油温が高くなる、湿式クラッチが多くミッションが一体など、2輪車を考慮した専用設計がされる。鉱物油ベースの部分合成油でSAE規格は15W50。1ℓ:1400円。ユニコ☎03-3478-2707

チューンアップされたプロターZX-7RR

プロターの1/9プラモデルにZX-7RRレーサーが登場。レーシングカウルをはじめ、スコーピオンのEX.システム、マルケジーニホイール、補強スイングアームなどの装備を忠実に再現。STDモデルのZX-7RR:5700円と並べても面白い。価格は6000円。プロタージャパン☎03-3867-5755

求人情報 今月は7件

■モーターサイクルドクタースダ(東京都町田市小川1527-2 ☎0427-96-4121):移転リニューアルオープンに伴って、サービスフロントとメカニックを募集。年齢/学歴不問、経験者優遇。バイクと整備が好きな人。担当:須田さん
■神戸ユニコーン(神奈川県横浜市戸塚区上柏尾町481 ☎045-824-4194):販売スタッフ、整備メカニック。20～30歳くらいまで。経験不問。担当:神尾さん
■ナップス横浜店(神奈川県横浜市戸塚区東俣野町1009 ☎045-853-1171):企画販売(経験不問)、メカニック(経験者)。18歳以上。アルバイトは18～26歳まで。明るく元気な人。担当:長岩さん
■長後モータース(神奈川県藤沢市高倉545-7 ☎0466-44-7459):スタッフ。高卒以上、要普免。三級整備士免許取得者優遇。未経験者も歓迎。担当:鈴木さん
■モーターサイクルショップイイヤマ(東京都墨田区押上3-50-11 ☎03-3612-1345):メカニック。20～28歳、要普/2輪免。経験者優遇。担当:飯山さん
■志野サイクル(東京都杉並区下井草3-1-20 ☎03-3394-3377):メカニック。20～30歳、要普/2輪免。経験者優遇。やる気のある人。担当:篠さん
■フォトスペースアールエス(広告代理店:大阪府大阪市浪速区木津川1-4-28 ☎06-567-4488):スタッフ。27歳までの男女。担当:海保/石村さん

新装オープン 今月は3件

■H-Dジャパンのストアデザイン店、ハーレーダビッドソンパルコ渋谷店が開店した。東京都渋谷区宇田川町4-7 ☎03-5458-0080 11～20時半 年中無休
■テイク大阪が、H-Dジャパンのストアデザイン店〝ハーレーダビッドソン・テイク〟としてリニューアルオープンした。大阪府大阪市福島区福島4-6-2 ☎06-451-4433 10～19時 水曜定休
■ピアジオの正規代理店、ベスパショップエレファンティーノが開店。大阪府茨木市末広町3-32 センチュリーO.S 1F ☎0726-38-3773 10～20時 水曜定休

ワイズギアのカタログとホームページアドレス

ワイズギア☎053-457-3272の秋冬ウェアカタログは、ネイキッドに似合うジェットロッド、オフロード車にはトランスフィールズなど、ジャンル別6ブランドの全製品を掲載。A4判 24ページ。ホームページアドレスは、http://www.yamaha-motor.co.jp/parts/mc/sb

クシタニの秋冬ウェアカタログと製品を紹介

クシタニ☎053-441-2251の秋冬ウェアカタログは、A4判、20ページ。写真の牛革製リアルライドジャケット:5万8000円をはじめ、アメリカンスタイルの最新ウェア〝イージーライダース〟シリーズまでを満載する。各販売店で無料で手に入る。

ドゥカティエンスージアストギア

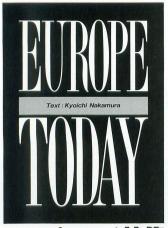
カラフルな素材にロゴを配したドゥカティ社の純正ウェアが勢ぞろい。Tシャツ15種:2900円、帽子8種:2500円、ベスト:2万円、パイルジャケット:1万3000～1万5000円、ブルゾン:3万～3万6000円、ウィンドブレーカー:7000円の全34点が揃う。ムラヤマモータース☎03-3378-0181

BMWバイクス Vol.3

半年に一度の発行が決定したBMWバイクスの第3弾。今回もR1100Sの解説から始まって、BMWオーナーの声やアルプスツーリング記など、BMWが満載であることに変わりはない。196ページ A4変形判 1800円。ネコ・パブリッシング☎03-3706-7811

ハーレーダビッドソンFLファイル

ファイルシリーズのH-D FL版。パンからファットヘッドまでの試乗記、カスタム車紹介、整備技術など幅広い内容だが、なかでも充実のショベルエンジン分解組み立ては64ページにも及ぶ。176ページ A4変形判 3500円。スタジオタッククリエイティブ☎03-5474-6200

■セール・キャンペーン アップビレッジ☎0474-72-0716:オーダーメイド刺繍のジャケットを5枚以上作ると同数のトレーナーをプレゼント/レーシングワールド全店(本店☎0726-53-0298):11月7～23日までレザー、冬物ウェアキャンペーン/スナップオンツールズ☎03-5463-1289:12月21日までツールボックスキャンペーン/関西部品☎0729-98-2454:11月1～15日まで冬物ウェアキャンペーン

スーパーモノ特集

ユーロスーパーモノに女性チャンピオン誕生

すでにこのコラムでお知らせしたように、今年のユーロスーパーモノ選手権のタイトルは、ドイツのBMRスズキに乗る女性ライダー、カチャ・ポエンスケンが獲得した。ユーロスーパーモノは過去2年間、オーヴァーに乗った箕田貴司と鈴木誠の2人の日本人ライダーがタイトルを獲得してきたが、ドイツ人がこの選手権を獲得したのは、ユーロスーパーモノの前身のスーパーモノカップを含めると2回目。女性ライダーがチャンピオンになったのはシングルレースでは初めて、メジャーな国際選手権でもおそらく初めてのことだ。今年、全部で8戦のユーロスーパーモノレースの5戦に優勝して、ドゥカティのジョン・バートン（英国）とティグクラフトヤマハのスティーブ・ルースとのタイトル争いに、最終戦を待たずに決着をつけたポエンスケンは、昨年11月にTIサーキットで行われたシングルレースに参加するために来日したことがある。

ドイツスズキのボス、バート・ポエンスケンの娘で、今年21歳になるカチャは、少女時代からバイクレースに憧れて育った。しかし、父は女性がレースに出ることを認めず、そこでカチャは男性に劣らない体力をつけるために、ジムトレーニングやジョギングで体を鍛えた。やがて1992年、娘の努力を認めた父はカチャのレース参加を許した。彼女は、スズキRG125でドイツ国内のADACジュニアカップに参戦し始め、3シーズン目にタイトルを獲得した。

イタリアで女性ライダーの125cc選手権にアプリリアに乗って1シーズン参加したカチャは、1996年にスペインにあるケニー・ロバーツのトレーニングコースに参加し、その年のドイツ国内GP125クラスでTZ125に乗って年間10位を獲得した。そしてその同じ年に、ホッケンハイムの世界スーパーバイク戦のスーパーモノレースで初めてBMRに乗ったのである。

ホッケンハイムではプラクティスでクラッシュしたものの、次のモンツァでポールポジションを獲得したカチャは、スーパーモノのフィールドを驚かせた。その次のアッセンでは、スタートでリードしたものの、MuZのリヒターの強引なイン刺しにあって1周目にクラッシュした。しかし、最終戦のアルバセテで再びスタートからレースをリードした彼女は、MuZやオーヴァーを寄せつけない速さで差を広げた。だが最終ラップ、BMRのスロットルケーブルがEFIのブラケットから外れてしまい、悔し涙をのむことになった。

1997年には本格的にBMRでユーロスーパーモノに挑むことになったカチャは、シーズン前にスペインのカラファトで行ったテストでクラッシュ、重症の脳震とうで1カ月の入院を余儀なくされた。人並み以上にクラッシュの多いカチャだが（RG125での3年間には35回もクラッシュした）、カラファトでの事故はこれまでで最もひどく、自分の父がわかるまでに3日間もかかったという。結局、再びレースに出られるようになるまで3カ月を要し、しかも再起2戦目のハンガロリンクで行われたスーパースポーツレースで再びクラッシュ。今度は足と手を骨折して、さらに2カ月半を棒に振った。だが、アルバセテで行われたスーパーモノの最終戦でやっとBMRに乗ったカチャは、プラクティスではオーヴァーの鈴木誠に次ぐ2番目のタイムをたたき出し、レースでも3位に入って、翌'98年シーズンへの希望をつないだのである。

幼少のころからモーターサイクルレースに憧れていたカチャはまだ21歳。ユーロスーパーモノに次ぐ目標はスーパースポーツだ。

そして今年、オーヴァーとワークスMuZがいないユーロスーパーモノは、カチャにとって絶好のターゲットになった。しかし、シーズン幕開けのドニントンのレースで再び不運が襲いかかり、プラクティス中に2回クラッシュし、右手の親指を骨折してしまった。

しかし、その後はすべてがうまくかみ合い、シリーズ序盤のリーダーだった英国のジョン・バートン（ドゥカティ）を振り切ってからは、ポイントテーブルをほぼ独走、8戦シリーズの6戦目、ブランズハッチで、ユーロスーパーモノのチャンピオンの座を獲得する。

タイトルを決めた後、ファンのサインの求めに応じながらカチャ・ポエンスケンはこう語った。

「信じられないわ。(チャンピオンを)実感するには1～2日必要でしょうね。今シーズンで最高だったのは、ホームコースのニュルブルクリンクで優勝したこと。本拠地のファンの前で優勝するのは、レーサーの夢よ。ドニントンで骨折した手の親指はまだ少し痛むけど平気。来年の目標？　世界スーパースポーツ選手権よ。将来はスーパーバイクに乗るのが夢よ！」

ユーロスーパーモノ初の女性チャンピオン、カチャ・ポエンスケン。

報われたタイトルマシーン BMRの長い歩み

ニュルブルクリンクでは、ドイツスズキのスーパースポーツ600チームのために、レオタード姿でパラソルをもってグリッドに現れ、その比較的たくましい下半身で男性ライバルライダーたちの目を奪ったカチャを勝利に導いたのが、現在のスーパーモノでは世界最強のパワーを誇るエンジンを搭載したBMRと、それを6年間にわたって開発してきたチームボスであるエンジニアのルパート・ペインドルである。

「ついにやったよ！　いやあ、長かったー」

カチャがタイトルを獲得した直後、ブランズハッチのピットレーンで、満面に笑みを浮かべて筆者と握手を交わしたペインドルの開口一番の言葉である。

これを製作したペインドル、フレームを設計したライダーのピーター・ミネット、シリンダーヘッドを設計して独自の燃料噴射を開発したピーター・ロンバークの頭文字をとってBMRと名づけられたこのマシーンが1993年に生まれてから今日に至るまでの道は決して平板ではなかった。そして、このマシーンが誕生したころにはまだ赤ん坊だったペインドルの長男が、今では少年に成長してチームメンバーに加わったように、BMRそのものもいくつかの変遷を重ねてきた。

本誌'94年3月号で紹介して以来、BMRは基本的には変わっていない。エンジンは、スズキDR750のボトムエンドに、独自のアルミ削り出しシリンダー、アプフェルベック式ラジアル4バルブと、カムローブが斜めになっているコニカルカムを使うシリンダーヘッド。フレームは、シートメタルとチューブを使うツインスパーだ（スパー部分に開けられたたくさんの丸い大きな穴から、ネモ船長の潜水艦を連想したペインドルは、これを〝ノーチラス・フレーム〟と呼んでいる）。

しかし、この6年の間にエンジンは少しずつ発展した。2本あったバランスシャフトは、重量を変えて1本とされ、ギアボックスには6速が採用された。長いカムベルトにしばしば起きた問題は、スコットランドのゲイツというメーカーに特別なものを造らせてから影を潜めた。カムやピストン（106mmのボアにもかかわらず106gしかない）は、すでに引退した元エンジニアであるルパートの父親が造り、バルブのタペットにはF1でも使われているカーボンコーティングが施されている。そしてエンジン重量は、スズキDR750エンジンという重いオリジナルの素性にもかかわらず、48kg（オイルクーラー含む）まで軽量化された。

しかし、何より向上したのは信頼性だ。昨年まではしばしば起きていたエンジントラブルが、今シーズンはほとんど皆無だったのである。これは、エンジンをディチューンしたり改良したりした結果ではない。ペインドルはエンジンをチューンし直す代わりに、ライダーをチューンし直し、昨年までの9400rpmのレブリミットを8500rpmに下げさせたのだ。この結果、エンジントラブルは皆無に近いところまで減った（94hp／8100rpmの最大出力や、741ccエンジンが持つ膨大なトルクには影響がない）。そして、必要なら9100rpmま

BMRを開発してきたルパート・ペインドルとカチャ。ルパートはすでに次期エンジンの開発をほぼ終了、'99年も走らせる予定でいる。

他人と同じではいやだという、ヨーロッパ人の思考を絵に描いたようなBMR。頭頂吸気に注目されよ。

で使うことも許されたライダーはこの指示を忠実に守って、チャンピオンの座を手中にしたのである。

もうひとつオリジナルから改良されたのは、燃料噴射のコントロール装置を、ロンバークが設計したものから、オーストラリアのモーテック製に替えたことだ。"オーダーメイド"の燃料噴射の開発で知られたモーテックのコントロールシステムは、いったん正しいプログラミングをすれば、あとはコンピュータ自身が最適のセッティングを出すことが特徴だ。つまり、外的条件に合わせてEPROMチップを替える必要がなく、サーキットでの調整に要する手間を大幅に減らすことができる。ドイツスズキのスーパーバイクチームのエンジニアも務めるベインドルは、ドイツのスーパーバイクスターのウド・マルクが乗るGSX-R750にもこのモーテック製のブラックボックスを使っており、スズキ本社にも2セットを供給して査定を依頼している。

現在、BMRは世界中に5台が存在しているが（スウェーデンとアメリカのシングルレースで1台ずつが走り、ユーロスーパーモノに参加している残りの3台中の1台はドイツのグイド・メッツラーというライダーが乗っている)、ルパート・ベインドルはまだこのマシーンに対する開発の手を休めていない。その好例が、現在ダイノテストの段階を終えようとしている新しい燃料噴射ユニットだ。φ42mmのロータリーバルブを使うこのユニットは、主にホッケンハイムやモンツァのような高速サーキット用に開発されたもので、トップエンドで約3hpのパワーを余分に発揮するという。

また、レーシングで3000kmはもつことが経験的にわかっているスズキDRのボトムエンド（このエンジンで唯一BMR製でないものだ）に代わる独自のクランクケース、クランク、コンロッドもすでに製作を終えている。この新しいボトムエンドは、現在よりもショートストロークな108×78mm（714.5cc。現在は106×84mmの741.3cc）で、11000rpm以上まで回って100hp以上のパワーを発揮するエンジンを目指している。

ユーロスーパーモノ、WSBから外される

ルパート・ベインドルは、長年の苦労のすえに獲得したスーパーモノタイトルを防衛するために、新しいBMRを開発するだろうが、しかし1999年のユーロスーパーモノシリーズは、もはや世界スーパーバイク選手権のヨーロッパラウンドで行われることはなさそうだ。

WSBの主催者のフラミニが、今年の選手権の最終戦だった菅生で発表したところによると、来年は、ユーロスーパーモノ選手権の代わりに、1100ccまでのスーパースポーツクラスを開催するという。

この新しいクラスは16歳から24歳までの若いライダーを対象にするもので、現在のスーパースポーツ600より限定されたルールを採用して、最大出力も約120hp前後に制限されるはずだ。この新しい"スーパースポーツ1100"は、現在のスーパーバイク（4気筒：750cc、3気筒：900cc、2気筒：1000cc）に代わって計画されている新しいスーパーバイクレースのプロトタイプであることが明白だ。

現在のスーパーバイク市場（いわゆるナナハンクラス）は実質的に世界中で衰退し、スーパーバイクレースのホモロゲーションクラスと化しているといっても言いすぎではない。そこで、最近のビッグロードスポーツの主流となっているヤマハR1やカワサキZX-9Rなどに代表される"ハイパーバイク"で、新しいスーパーバイクレースを構成することが、だいぶ以前から話題になっている。事実、世界の国内レベルのレースでは、すでにこういうクラスが始められている。例えば、英国のパワーバイク選手権は、まさにこの新しいスーパーバイクの方向を示唆している。また、アメリカのエクストリームクラスや、日本のスーパーバイク選手権のNK1／Xフォーミュラがヨーロッパで注目されているのも同じ理由によるものだ。

それはともかく、過去3シーズンにわたって世界スーパーバイク選手権のヨーロッパラウンドで行われてきたユーロスーパーモノカップが、来年は少なくともWSBのプログラムから消える原因のひとつは、スーパーモノ自身が持っている特徴の中にある。

それは、レースバイクの多くが、ワンオフまたは少量生産のスペシャリストバイクで、スーパーバイクやスーパースポーツクラスのような量産バイクではないということだ。エンジンだけは既存のメーカーの製品が使われている場合が多いが、しかしそれだけでは、世界を市場にして生計を立てている量産メーカーにとって利益のあるクラスとはいえないのである。

その結果、スーパーモノでは、ほかのクラスのように大メーカーからの援助が期待できないということになる。この場合の援助とは、単に経済的なものだけではなく、スーパーモノというレースクラスそのものの認知ということも含まれるが、つい最近までこういう援助がドゥカティからもたらされる可能性が期待されていたことは事実だ。つまり、ドゥカティが噂されているスーパーモノのロードバージョンを発表するならば、そのプロモーションとしてスーパーモノクラスが必要になるという論理である。

財政的なスポンサーが得られないということは、結局、スーパーモノクラスは自前でレースをしなければならないということだ。しかも、世界選手権レースのプログラムであるにもかかわらず、スターティングマネーが出ないという事実は、例えば英国のチームがイタリアのミザノでのレースに参加する場合、1チームにつき900ポンド（約19万円に近い）ほどもかかる旅費や生活費、またマシーンにかかる費用を、すべて自前で用意しなければならないということを意味する。

これに加えて、多すぎるレース数がチームの財政をいっそう圧迫している。この3年間、スーパーモノシリーズは年間8戦のレースが行われてきたが、率直にいってこの数は、先に述べたレース費用の自己負担という点からみると多すぎた。もちろん、ユーロスーパーモノに参戦してきたチームのほとんどは（特に英国のチームは)、これが理由でシリーズ参加をあきらめるというようなことはしなかった。そして、遠くの国でのレースにはいくつかのチームが合同して、それぞれのチームが持っているトランスポーターの中で最大のものに機材を積んで遠征するなどの防衛手段をとったりして、シングルレースに対する自分たちのエンスージアズムを成就させていた。しかし、費用の点で決して楽ではなかったことは事実だったのである。

そして3年目の今年、これまでシリーズを2連破してきた日本のオーヴァーと、その強力なライバルだったドイツのMuZが参戦しなかったことが、これまでスーパーモノに参戦してきた献身的な人々の意気を阻喪しなかったといったら嘘になるだろう。目指すべき強力なチームがあるということは、少なくともヨーロッパの場合、人々にやる気を起こさせるのである。その証拠に、オーヴァーの鈴木誠が圧倒的な勝利を重ね、それをMuZの2人のライダーが必死で阻止しようとして充実したレースを繰り広げた昨年のシリーズは、参加台数の点でも失望することはなかった。

だが、2強がいなくなり、レース数も依然として多すぎ、シリーズをバックアップするスポンサーもこれまでと同じく存在しなかった今年のシリーズは、参加台数が20台以下という貧弱なレースがしばしばあり、これがフラミニにスーパーモノの開催をやめるという決定をさせた理由のひとつになった。

世界スーパーバイクのパドックから立ち去ることは確実になったが、これでスーパーモノがなくなるわけではない。来年からはおそらく、現在ワールドシリーズとして行われているサウンド・オブ・サンダーのレース会場に場所を移して行われることになるだろう。サウンド・オブ・サンダーは年間6戦なので（第1戦のデイトナに行くヨーロッパチームは少ないかもしれないが、第2戦以降のヨーロッパラウンドに全戦参加するアメリカのチームもいないはずだ)、財政面でも楽になる。もちろん、舞台が変わったからといって、コンペティションのレベルが落ちるようなことはないだろう。だが、スーパーモノがひとつの転機を迎えようとしているらしいことは確かだ。

スーパーモノの魅力は、自分たちが造ったバイクでレースをすることだ。メーカーは、「いいバイクだが売れないだろう」と言って、スーパーモノに対するサポートを行おうとしない。それならばGP500レーサーがいったい何台売れたのか、知りたいものである。

BMWのF650レーサーが来年のダカールラリーで汚名挽回

BMWは、来年は南スペインがスタート地になるダカールラリーに、ワークスチームを再び送ることを正式に発表した。今年、伝統のこのラリーで、BMWは4台のF650をエントリーしながら、次々に見舞われた故障によって、そのうちの1台しか、しかも35位でしかフィニッシュできなかったという悲惨な結果を得た。

その雪辱を晴らすために、BMWは再び4台のF650レーサーを、昨年唯一のフィニッシャーだったフランス人ライダーのジャン・ブルーシー、アンドレア・メイヤー、エディ・オリオリ、オスカー・ガラルドらとともにエントリーさせることにしたわけである。

インターモトに展示されたワークスF650。市販化を望む声多し。

Bike Bicycle Vibration

●連載135回
長尾藤三

7年前に手に入れてから、ずっと気に入って、愛用している100ccスクーターのよさを、改めて見直すような事件が起こりました。

まったく脚を使うことなく、手の操作だけであやつれて、交通の流れにいささかも遅れることなくスイスイ。右足のギプスの先からのぞいている指先にあたる風の何という心地よさ！

そうです。生まれて初めて骨折をしてしまいました。オートバイでは一度もケガのないボクが、MTBでやっちゃったのです。

谷川ぞいのシングルトラックを下っていて、いつもは危ないからと降りてかついでいるところを、その日に限って、なんだか

「えい！行っちゃえ」

という気持ちになったんだよね。にわか雨でぬれていた岩にフロントをすくわれ、とっさにかけた

Vブレーキ

が利きすぎて前転した。ところが落ちたところがなんと3m近く下の川の中。川といっても大きな岩がごろごろして、その間をきれいな水がチョロチョロ流れているような場所なんだよね。

宙を飛んだ勢いのまま、カカトからドスンと着地したのよ。そこでスクッと立ち上がれば劇画のようでカッコイイんだけれど、中年のオジサンの

Photo : Tozo Nagao

現実はそうはいかない。立ち上がろうとしたら、右足にまったく力が入らない。
「ウーン、イテテテ！」
と声にならない声をあげて、そのままくるぶしの上まである水の中にしゃがんでおりました。
後から来た仲間の言うには、
「先にゴールして、涼んでいるのかと思った」
んだって。それくらいもう100mあまりで広い道に出る直前だったのよ。
油断したつもりはないんだけれど、ちょっと気持ちがハイになりすぎていたことは確かだね。それにVブレーキはもっとリアを利かすべきで、フロントを強くかけたのは明らかにテクニック上の大失敗……などと反省しております。
友人の背中におぶってもらったりして、近くの救急病院へ行ったら、レントゲンを撮られて、やっぱりカカトの骨が割れていた。幸い関節はなんともなくて、ただカカトのブロックのような骨が二つに割れてちょっと上にずれているんだ。
次の朝、家の近所の整形外科へ行ったら、さっそくギプスです。カカトだから、足首から先だけくらいでいいと素人考えでは思うんだけど、
アレヨ！アレヨ
という間に、水にぬらした太いホータイのようなものをヒザまで巻かれて、5分もするとこれがカチンカチンに固まって、もう動けません。
「ヘエー！近ごろのギプスって石膏じゃないんだ」
などと感心するとともに、
「こいつはバイクのカウルを自作したりするのに使えそうだなァ」
などとついつい考えてしまいました。
手術しなくてすんだのは助かったけれど、初めてのギプスというのはつらいもんだね。何しろ暑い盛りでしょ。それにウチはポリシーとして断固エアコンをつけない。夏は
「暑い！暑い！」
と言いながら、汗をいっぱいかいてすごすのがいいという方針が、これではどうにもなりません。ギプスの中に汗をかいては一大事。それがかゆくなったときのことを想像しただけでパニックになりそうじゃないですか。
困ったのは医者通いです。それに仕事だって、しばらくは電話とFAXでやりとりしていたけれど、いつまでもそれだけでは済まない。タクシーなどを呼んでいては、ギャラより交通費のほうが高くなってしまいます。
左足のトラブルなら、オートマ車に乗れるんだけど、右足だし、おまけにウチのはマニュアルです。女房はバイクには乗るけれど、クルマは運転できないし……そこで登場するのが
100ccスクーター、スズキ・アドレスV100
です。歩くにはまだ松葉杖がいるんだけれど、こんなに長いものは積めない。そこで古いスキーのストックを切りつめて、ちょっとオシャレな簡易杖をつくりました。(写真参照)
こいつをハンドルにくくりつけて行けば、どこだってノープロブレムです。最初の1～2回は、女房に乗せてもらっての〝タンデム通院〟をしたのだけれど、1週間たって、ギプスの下にゴムのカカトをつけてもらったら、もう大丈夫。万一の場合は右足だって着けるし、ひとりでアドレスに乗って出かけるようになりました。
仕事先まで片道45分。このスクーターにしては最長のツーリングは、もう気分最高。10日間ほど家にこもってクサクサしていたあとだから、全身を通りぬける風の快感はたまりません。改めて、またこのスクーターにほれ直してしまったね。
これを買った直後、連載の51回('91年12月号)でけっこうホメちぎっているんだけど、それから奇しくも丸7年。うちのアドレスは快調だし、いまだにスズキのカタログにのっているところを見ると、こいつは日本車としては珍しいほどのロングランのベストセラー車らしいよね。
オートバイに乗る気持ちよさとはちょっと違うんだ。機械にまたがって操っているのではなくて、むしろメカは消えて機能だけが残っている感じ。宙を飛ぶ〝魔法の椅子〟といったイメージです。
実際、椅子に座っているのとまったく同じポーズ、同じ安楽さのまま、ただ右手をわずかにひねるだけで、ボクの体は空中を浮遊し、けっこうなスピードで何のストレスもなく移動して、行きたい場所にもぴたりとたどり着ける。100年前の人には夢のようなことが、20万円を切る値段で手に入るんだからねえ。スクーターがあまりにも普及して、乗ってる人はあまりに慣れきっちゃって、
「そんなことはあたりまえや！」
と言うかもしれないけれど、久々に自由の身になったボクには、やたらと新鮮だった。たまに大ケガをしてみるのも、こういうことに気づけるのなら悪いことじゃないと思うよ。
スクーターのよさを再発見したついでに、改めて見ると、いつのまにやら250ccのスクーターがけっこう増えているんだよね。
不精ものののオートマバイクというくらいにしか思っていなかったけれど、スクーターの魅力というのも捨てたもんじゃない。交通事情や環境条件を考えると、4サイクルスクーターは、21世紀の都市のトランスポートの主力になるかもしれない。
でも今の250スクーターって、どれもドテッとデカすぎると思わない？　2人乗りを重視しているのはわかるけど、なんか厚化粧で重そうだよね。それに例によって、3社ともよく似ている。どうして何をつくってもニッポンのメーカーはこうなっちゃうんだろう。
もうひとつの不満は、足元の中央に高い背骨がそびえていること。大きく重くなると、剛性アップの必要上こうなるのはわかるけど、これは困る。スクーターを愛用している方はよくおわかりでしょうが、あのまっ平らな足元は、大きなバッグやミカンの箱を載せるのにとても重宝するのです。少々重いものをのせても、重心が低くなるからフラつかない。アドレスの新型110も、この背骨の高さがひっかかります。
それに比べると新しいヴェスパET4は、背骨はあるけれど、充分に低い。長持ちするスチールモノコックボディに、低燃費・低公害の4サイクル125cc。サイズもコンパクト、色もかわいい。ちゃんと21世紀をにらんでいて、高価なだけのことはある。ボクもそろそろ、年齢も考えて、還暦のお祝いにこういうのを一台というのも悪くないね。

21世紀の空飛ぶ椅子。

中沖 満の
私の車歴

●その24：フリーウェイがやって来た

かねてから狙っていたスクーターが中沖家にやって来た
今月はこの250ccスクーターに関する話が主題。だが
長いつきあいをしているOHVツインも忘れてはいません

最新の愛車、グッツィ・スポルト・ジングウシの神宮司さんが造った〝黄色いグッツィ〟の話が終わるやいなや、中沖家に新しいマシーンが居候にやって来た。今月はこの車両の紹介と近況報告。

この夏、走行16000kmほどのホンダ・フリーウェイが我が家のカーポートに加わった。といっても買ったわけではない。クラブの仲間がどうも1台増車したらしくて、置き場所がないから乗っていてよと言ってくれたので、一も二もなく引き受けたのだ。もともと僕はスクーターが大好きだ。なにしろ長いバイクとのつきあいの始まりは押しがけのラビットで、その後もシルバーピジョンやヤマハのSC1にも乗っている。初期の国産スクーターで乗り味を試さなかったのは、ジュノオ、ジェット号、パンドラの他は、あまり台数が出なかった銘柄のものくらいだ。発表前から話があったヤマハのシグナスを写真さえ見ずに注文したのは、スーパーカブの出現によって'60年代で消滅してしまったスクーターへのノスタルジックな思いからと、現代のスクーターへの期待があったからだった。シグナスはそういったことを含めて僕の期待を超えるものではなかったから、その後、初代フリーウェイの登場までスクーターを欲しいと思うことはなかった。

フリーウェイに気がいったのは速かったからだ。だいたいフリーウェイの一番の功徳は、以前バイクに乗っていたオジサンたちを再び2輪に呼び戻したことだと僕は思っている。このスクーターに僕が感じた〝速さ〟というのは、どうもそういったオジサンたちが、ついうれしくなって街中を飛ばす光景を多く見ることから得たものではなかったのか。ただし、速いことは速いのだが、どうもイマイチ完全に惚れるところまでいかなかったのは、まずあの面構えだった。あの顔がバックミラーに映るとそれだけでこっちもアクセルを開けてしまう。要するに優しさが感じられないのだ。

同じホンダのスクーターで思い出すのがフュージョン。これには試乗でだいぶ乗せていただいた。モーターショーで発表されたものの、そのときはまさか市販はしないだろうと思っていたから、実際に発売されたときには少なからず驚いた。これはこういった乗り物にふだんは興味のない人たちも同じだったようで、試乗車を家の前で掃除していたら、通りかかった近所の奥さんたちが足を止めて、「あら、これ遊園地用ですか？」と言ったのには、もっと驚いてしまった。

フュージョンはよくできたスクーターだが、僕は長すぎるのが気になった。渋滞の中で車と車の間に直角に入って直角に抜けるといった裏技を使うには、どうもあの長さでは…と思ったからだ。フュージョンを買ったのはいいが、長くて店の中に入りきらないと嘆く仲間もいたりした。

そうこうするうちに登場した2代目フリーウェイは、顔つきも優しくなり、全体もまろやか、ちょっと乗せてもらったが先代よりフロントがしっかりしていて安定感も向上し、これはいいと思ったが、問題は値段だった。だからクラブの仲間が、「通勤や街乗りにいちばんいいよ」と乗ってくるようになると、飽きたら売ってよと会うたびに口説いていたのだが、笑ってウンとは言ってくれず、もうあきらめかけていたのだ。

初登場は'84年、現在も生産が続く長寿車ホンダ・フリーウェイ。丸みを帯びた外観となったのは'89年から。244ccのエンジンは20ps。

河口湖自動車博物館：山梨県南都留郡鳴沢村富士桜高原内 Tel.0555-86-3511と、レーシングパレス：静岡県駿東郡小山町吉久保73-1 Tel.0550-76-6688のパンフレット。入場料は共に、大人：1000円、子供：500円。前者は自動車の歴史100年を振り返る市販車が中心で、後者はレーサーが主体。両館とも4輪車がほとんどだが、2輪車の展示もある。

ところがこの夏、始めに書いたようなわけで我が家にフリーウェイがやって来た。手入れのいい仲間が乗っていたから具合はいい。ところがちょうど仕事場が御殿場に移った後だから、なかなか乗る時間がない。ドクターのところへ行くときや、原稿届けのチョイ乗りにしか使っていないが、こういうときにスクーターは実に便利でよろしい。だいいち着るものや足元に身構えないで乗れるうえ、荷物はトランクに放り込むだけというのがいい。加速も昔のスクーターとは段違いで、これならかつてバイクに乗っていたオジサンたちが喜んでアクセルを開けるのも無理はないなと、ニンマリ納得して使わせていただいている。

タイヤも昔の何倍もよくなっているし、結構な速さで走れるのはなんといってもブレーキがよくなっているからだと、改めて現代のスクーターを見つめているところなのだ。といって、さらに新しいフォーサイトやスカイウェイブには今のところ乗ってみたいという気はない。僕にとってのスクーターは、やはりフリーウェイくらいの大きさということになるからである。

ところで仕事場が御殿場になったというのは、今までの秘密工場が手狭になったため、御殿場にあるハラダ・コレクションのレーシングパレスの一角に移ったからだ。ご存じの方も多いと思うが、ハラダ・コレクションは河口湖自動車博物館に、〝自動車100年の歴史〟をテーマに古今東西のエポックメイキングな車を展示しているが、修復が終わった車を含めて収容しきれなくなったことから、F1をはじめ、モータースポーツとレーシングスポーツを御殿場に移して、レーシングパレスの名で公開しているのだ。したがって東京から通うのは大変なのだが、幸い僕は河口湖に7年前から家を一軒借りているから、そこから通うことにした。

週4日はそうしているから、このところバイクに乗る機会は激減した。なにしろ行くときには何かしら荷物があるから車で行くわけで、そのぶんだけ乗る機会がなくなってしまったのだ。悪いことに向こうの我が家から御殿場までは、山中湖の手前から裏道で籠坂峠のてっぺんまで、須走の立体を過ぎて左へ、富士スピードウェイの前を通ってR246への道など、素敵な道がとても多いから、車で通っているとストレスがたまっていけない。そこでバカッ速いホンダCB125Tをノズテックで整備して御殿場に持ってきてもらった。こいつに乗ったバイク好きの弟子は、「話に聞いていた以上に面白い」と言ってくれたのだが、雨が多くて通勤用に二の足を踏んでいるうちに保険が切れてしまい、現在は休眠中という情けない状態だ。

それでも通勤で籠坂峠を往復するたびに、バイクならこう…とラインどりを頭の中に描いていて、本当なら仕事に行く日なのにBMW R65LSを引っ張り出して夕方から走りに行ったこともある。最近はシーズンということもあって休みの日にはツーリングライダーが多い。特にカウル付きに乗っている人は結構速いから、スピードウェイの前の長いストレートあたりでは、あっという間に追い越されることもある。だがそういうときでもLSに乗っていると追いかける気にもならないのがいい。黄色いグッツィに乗っているときだったら、まず追いかけていくだろうと思いながら、650ccらしいペースを楽しむのである。

というわけでジンさん会心の作は、調布の我が家にカバーをかけたままの日が多い。「明日はどこかに走りに行こうな」と声をかけると、必ずといっていいほど雨、その雨がまたよく降り続くうえに、このところ台風がよく来たりで、まったくツイていないのである。

ところがある日、「10時に河口湖自動車博物館」と言われたのに寝坊した僕は、外が晴れているのを確認すると迷わずグッツィを引っ張り出した。家を出たのはジャスト8時、僕は大切な打ち合わせに遅刻するかしないかをグッツィにかけたのであった。

SCHOOL DAYS

学 校 日 記

第29回
富成次郎

タイムトンネル出場

2年ぶりにタイムトンネルに出場した。走らせたのはグリーヴスともう1台、10年ぶりに走らせる'50年型のダグラス 90プラスという希少車である。昨年のタイムトンネルを見に行ったときは、昨今の不景気を反映してか出場者（車）も少し減っている感じで、主催者であるフリーランスプランニングの吉村さんに、「来年は出ます」と約束していたのだ。

バイク趣味の中でもレース参戦というのはかなりマニアックで金もかかるものだが、交通規制から自由になり、自分とマシーンの限界に挑むというこの喜びはやはり楽しい。しかしそれも自分の出られるレースがあってこそである。日本でもやっと根づいた旧車レースを下火にしてはいけない。ここはひとつ一度に2台の英車を持ち込んで、生徒に旧車レースの楽しみや苦しみ（？）を校長が身を持って示そうという教育的見地に立ったわけだ。どちらか一台は生徒に乗せてもいいかと思ったが、サーキットライセンス取得とかツナギをあつらえるとか、こういうものは準備が大変で、結局、校長ひとりが楽しんでしまうことになった。

自分で直したエンジンがかかり、走りだすときの感動は何物にも替え難いが、レースともなればさらにステージは高い。ましてやタイムトンネルみたいに1964年以前というほど古いバイクになれば、メカいじりにもかなりの腕前が要求される。特にここ数年は日本の旧車レースのレベルも上がり、ダサいトラブルでリタイアする参加車も減ってきたから、あまりへたなことはできない。少なくとも完走はしたいものである。

こんなことを考えながら何カ月も前からコツコツとマシーンを仕上げていく緊張感は、我々のようなメカいじりマニアにとってはこたえられない。まさしくバイク趣味の王道といえるだろう。レースは期限があるし結果も出るから、いろんなことで自分の未熟な点や、逆に進歩した点があからさまに見えるところがよい。

ところで40にもなって旧車レースなんていう趣味に入れ込むと、若いときとは違ったことをいろいろと考えるようになるものだ。まずせっかく何カ月もかけて準備して走るのだから、レース当日は思いっきり楽しもうという気になってくる。つまりバイク以外の面でもサーキットの一日を楽しく演出したくなるのだ。それは主に食事なのだが、ちょっと凝ってピクニック気分でいきたい。考えてみてほしい。ノートン・マンクスのスゴいのを持ち込んで、その隣でコンビニのおにぎりやサンドイッチを食べるなんてことが許されるだろうか。暴走族のごとく地ベタにしゃがみ込んで、ツナギを着たままワンカップを飲んだりするのは、大人の趣味に興じる姿としては貧しすぎる。

豊かな趣味生活は豊かな精神的余裕があって実現するもので、バイク趣味にしても、それのみを楽しむようでは大人とはいえない。だいたい2輪に興味がない人から見ても、「ああ、あの人は素敵な趣味を持って楽しんでいるんだなあ」というふうに見られなければ、オートバイ趣味の地位も向上しないだろう。バイク趣味に限らず、日本人はすぐにオタク系に走って対象物のみにこだわってしまうきらいがある。どんなときも楽しむ姿勢が欲しいものだ。

実際問題こういう余裕は、レースの少なくとも前々日くらいまでにマシーンが仕上がっていないと出てこない。ベテランになるとこのへんのスケジュール調整にも慣れてきて、パドックでものんびりしている。そこで一発、アールグレイ紅茶なんかを手間をかけて入れて飲む。なんてことは若いときには〝気障な奴〟くらいにしか思わなかったが、最近は妙に憧れる。

例えばこういう話がある。マンクスGPに何年も出続けている、あるアマチュアレーサーは当然バイク好きだが、ほとんど年に一回だけバイクに乗るのがそのレースだそうだ。もちろん毎年同じ車両を走らせているのだが、少しずつ改良されて年々速くなっている。おそらく、毎年、一年をかけて、わずかずつ自分のテーマに従って次の年に備えてマシーンをいじっているのだろう。こういう人がレース当日にコンビニの弁当を食べるとは当然思えないし（マン島にもコンビニはあるのか？）、多分他にもふたつくらい相当凝った趣味を持っているにちがいない。

そういうわけで、今年のウチはちょっと凝ってバーベキューセットを持ち込んだ。まだまだテーブルやイスのセッティングに課題を残すが、これから参加するレースごとに我々のパドックは進化し続けるだろう。

不思議なことに、こうするとレースにそんなに興味のない生徒も見学にやって来るようになる。つまりバイクのみを楽しむレベルでは、当事者以外は入りにくいのだろう。ビール、ワイン、ウィスキーなど、酒類も豊富に揃えて宴会気分だ。ひょっとしたら校長が走っているレースを見逃していたかもしれない。

さてレース結果だが、グリーヴスはビリから2番目、ダグラスは意外にも4位という予想以上のものだったが、なにより2台とも完走したのがうれしい。私のようにへたな乗り手でもレースは楽しめるということを、実地教育として示したわけだが、思惑どおり来年からは生徒が何人か出場する気配になっている。

〝旧車レースにもっと英車を〟という目標は達成されつつあるし、会員制のタイムトンネルに新しいライダーはバイクを送り込んでマンネリを打破するという良味もあると自負している。もし人数が集まれば、来年のタイムトンネルを目指して旧車レーサーを組み立てるクラスなんていうのもやってみたら面白かろう。

さて、来年、生徒が何人も出場するようであれば、自分はパドックでコック長になって料理に専念するつもりだ。アウトドアでの飲食をスマートに楽しむにはかなりの年季が必要で、メニューの決定、料理の手配、そして分担などを前もって計画しなければならないから、今年の〝データ〟は貴重なものとなるだろう。

それにしても寂しかったのはダグラスで走ったGPクラスで、参加車が10台ぐらいしかいなかった。バブル期には、ノートン・マンクスやマチレスG50などの名車が何台も日本にやって来て走っていたのに、昨今はさっぱりである。こういうスゴいバイクを持っている人は、たまには完調でサーキットを走らせて観衆を魅了するのが、ある種の義務ではないかとすら思う。例えば今回最大の見物だった'60年代のホンダとヤマハのワークスレーサーにしても、両社がこれを走らせるだけで、どれだけ金銭と労力を費やしたかと考えれば、頭が下がる思いである。過去の素晴らしいものを現代に復元して温故知新にふける面白さ。これについては、日本のバイク界はまだやっとその端緒についたところだろう。今回の両社のマシーンとそれを整備する年配の往時の関係者を見ながら、政府もこういうものを国宝に指定してカネを出すべきだと痛感した。

トリニティースクール　Tel.03-5687-3599

10年ぶりに走らせた筆者秘蔵の珍車、1950年型のダグラス 90プラス。生粋の市販レーサー（350cc）である（第1回ダッチラン参加車！）。ダグラスは第1次大戦の前後は英国最大のバイクメーカーだったが、'50年代末期には姿を消した。こういう珍車はパーツが手に入るべくもなく、今回もシリンダーから上のみオーバーホールしたが、ピストンリングはカワサキのバルカン400のものを流用した。同じ水平対向でもBMWとはまったく違う英車のフィーリングが味わえるのは不思議だ。校長はグリーヴスにかかりっきりだったので、ダグラスは有志の生徒が直した。この他にもノートンやヴェロセット、CCMといった秘蔵品があるので、徐々に生徒と一緒に走らせようと思う。旧車レースは課外授業としても最高に盛り上がるのだ。

Back Numbers

●'96年1月号
●'96スポーツスター全情報＋スペシャル・ハーレー（'96年型4車試乗記／同左解説／メカニズム解説／チューンアップ／日本で製作されたXRヘッドのスーパーXR-5の詳細と試乗／'96年型ビューエル／RBのスペシャル車試乗／'96H-D全スペック）●BMW R1100シリーズを総まとめする●新GSX-R750エンジン全分解●世界ベアーズ選手権●東京モーターショー ——— etc

●'96年2月号
●ボルトオン・スペシャル（ユニコーン刀、カスノH-D、アクティブVマックス、AJ CBX各試乗と解説／新作ボルトオン車の紹介／最新リアショック／キャリパー／ホイールカタログ／サンスター技研に聞く、最新ステンレスディスク等々）●連載開始・吉村誠也の"工具の話"●柏秀樹の"日本のモトクロッサー史"●ミラノショー●前後連動ABS車試乗●T.O.F.／G.S. —— etc

●'96年4月号
●'96GSX-R750を中心としたGSX-R750／1100特集（新型GSX-R750の詳細解説／916SP、748SPとの対決試乗／これまでの750と1100全モデル紹介／GSX-R750、激闘の10年／その他）●新しくなった車検制度の詳細解説とパーツ別Q&A●マン島への挑戦・後編●筑波BOTT●試乗：ホンダ・スティードVSE ホーネット ヤマハ・ドラッグスター カワサキ・バルカンシリーズ — etc

●'96年5月号
●ヨシムラ直伝のチューンアップによるカタナとZ、スポーツスターの吸排気マッチング徹底テスト、車体各部寸法のコンピュータ実測など、オートバイいじりに"凝る"大特集●特集：ビューエル（試乗、歴史、新型車解説）●デイトナ'96（現地取材）●試乗：ヤマハYZF1000R 同YZF600R スズキGSF750 ホンダCB400SFバージョンS カワサキ・ゼファーχ（カイ） —— etc

●'96年7月号
●巻頭大特集：オートバイ用工具について考える（基本工具セット、各整備用オプショナルツールセット、特殊工具、油脂類、世界の工具カタログ、整備の基本を学ぶ等々）●リアショックの適正バネレートを求める（Z1000MkⅡでの実例）●海外製リアショックカタログ後編●浅間記念館のクラシックバイクたち：6年目●試乗：ビモータYB11 スズキRMX250S ホンダEXP-2 — etc

●'96年8月号
●大型2気筒スポーツモデルとその全方位的楽しみ（ドゥカティM900、モト・グッツィ1100スポーツ、BMW R1100RS ヤマハTRX850のSTD車評価とその改造車、島英彦の4サイクル2気筒を考える等々に…。とにかく50ページを超える大特集！）●海外製チューンドマルチ3連発●アレックス・モールトン●試乗：スズキ・デスペラード ホンダXRバハ●TOF ESM／WSB●工具の話 —— etc

●'96年11月号
●オートバイ趣味読本：大排気量車編（V4・F6・V8比較試乗／ホンダCBR900RR'96年型対'95年型／米伊2台のスペシャルM900／カワサキZZ-R1100の可能性／少し前のカワサキと暮らす：Zとの生活／トリニティースクール学校案内全文）●H-D'97モデル●ゼロ秒台を夢見て・最終回●ハリス・マグナム4●2台のヨシムラ・スズキ●アメリカン・チョッパーの新しい世代 - etc

●'96年12月号
●ホンダV4の15年：V4のデビューから今日まで（その誕生まで／V4のレース史／1982年～96年までの市販車ヒストリー／エンジンと車体の進化を追う／8耐出場車を詳細に見る／丸山浩のV4試乗…V4ファン必読）●内外6台のチューニングバイクとスペシャルバイク（ブライトロジック、ニコ・バッカー他）●タイムトンネル●試乗：モト・グッツィ1100スポーツ燃料噴射 ——— etc

●'97年1月号
●ザ・パワー・オブ・アメリカ：レーシング・ハーレー大特集（ルシファーズ・ハンマーの各世代／ドラッグレーサー／ダートトラック／'97年型ヘリテイジとウルトラ試乗）●GPZ900Rのモディファイ（ビトーR&D、ウイニングラン、クラフトマン）●4気筒と2気筒、2台のヤマハ8耐レーサー●永遠に色あせないだろう、英車が持つ走りといじりの世界：3台のトライトン —— etc

●'97年2月号
●CBR1100XX国内試乗（カブとの比較含む）●試乗と解説：カワサキZRX1100●今、並列6気筒の味わいを見直す（Z1300とCBXのエンジン分解写真あり）●ヤマハTRXとTDMにみる車体設計と走りの違い●Z1～1100系各車用、新発見的スペシャルパーツ集合●新型ヴェスパ●試乗：モト・グッツィ・デイトナRS V10チェンタウロ BMW F650ST ヤマハランツァ —— etc

●'97年3月号
●ホンダVTR1000F：詳細解説とサーキット試乗（技術者インタビュー／デザインに見る開発の流れ：レンダリング一挙23点＋プロトタイプ公開／メカニズム解説）●吸排気系のチューンアップとホイールの前後別軽量化（前者は1、2、4気筒で、後者は2、4気筒で実験。改造マニア必見）●丸山浩のファイナル"F"最終回：2台試乗●ハスクバーナTE-610改スーパースポーツ - etc

●'97年4月号
●スズキTL1000S：詳細解説と内外両仕様の試乗（技術者インタビュー／デザインに見る開発の流れ／メカニズム解説 3月号のVTR特集と合わせてお読みください）●新車で買えるZ1000ポリスをJと比較する●ハーレーでない米国製ビッグVツイン車、タイタン●グリフィスのボルトオンH-Dカスタム●試乗：ホンダ・ドリーム50 CRM250AR トライアンフT595／509 —— etc

●'97年5月号
●徹底比較：ホンダCR110とドリーム50（1/12にはじまる全7ページの同一部分比較／試乗／CR110小史／ドリーム50エンジンの完全分解等々）●短期連載・ミクニTMRキャブレターのすべて（第1回：構造とラインアップ）●続ファイナルF：エンジンの組み立て・その1●ワークスNSR500に乗る●試乗と解説：'97年型ビューエル●デイトナ'97●試乗：ヤマハFZ400 ——— etc

●'97年6月号
●ホンダCBRのすべて：歴史、コンセプト、技術解説、600／900／1100試乗、CBR900RRベースのカスタム等々●ファイナルFのエンジン組み立て・その2●ジャパンモーターサイクルフェスタ●試乗と解説：トライアンフ・デイトナT595、T509スピードトリプル●海外試乗：ドゥカティST2●試乗：ホンダ・シャドウ CB400フォア XR250 CL50 スズキ・イナズマ —— etc

●'97年7月号
●国内と輸出、両仕様合計4台のVTR1000FとTL1000Sを徹底比較する（メカニズム、シャシーダイナモの実測、4種の比較試乗）●ミクニTMRキャブのすべて 第2回：1100カタナによる装着テスト●ファイナルFのエンジン組み立て●試乗と解説：BMW K1200RS●試乗：ラヴェルダ・ディアマンテ、ゴーストストライク●ホンダ・ワークスマシーンに乗る 後編：RC45 - etc

●'97年8月号
●特集：カスタムバイク（225psを出すブラックバード・ターボ、ブライトロジックのカタナ、2台のファイアーストーム、RC112～116レプリカ、マンクスレプリカ等々）●ファイナルFのエンジン組み立て・最終回●海外試乗：ビモータVドゥエ BMW R1200C●万能セカンドバイク?200ccクラスオフロード車5台比較●試乗：スズキ・テンプター ホンダ・フォーサイト ——— etc

●'97年9月号
●バイク道楽に大いに耽溺する（モト・ジロ・デ・イタリア、黄金時代のトライアンフ／BSA／ノートン、スーパーチャージドとスリーホイラー2台のボスホス、ドゥカティとラヴェルダの個性、フォーサイト対マジェスティ等々）●現地発表：ハーレー'98モデル●ミクニTMRキャブのすべて 第3回：純正エアクリーナーとの相性●GSF1200のストリートチューン・最終回 —— etc

●'97年10月号
●ワークスKR1000の足跡と量産型Zの進化（'81、82、83年型のKR1000を詳細に見る、ゴディエ・ジュヌー1135R、モリワキのZパーツ復刻、Zヒストリー、Zとはどんなバイクなのか等々）●試乗と解説：ドゥカティST2 タイタンRMモデルズ・ゲッコー●海外試乗：ヴィー・ツー・スクアーロ●20年目の鈴鹿8耐とその未来●ヨーロッパスーパーモノカップとWSB（毎号掲載） etc

●'97年11月号
●Vツイン特集（TL1000R、Vツインのメカニズムをわかりやすく解説、'48年型のハーレーFL、ホンダのダートトラックレーサーRS750Dの歴史とメカニズムの詳細、デイトナ・ウェポン、GSJ1100R、'98年型H-Dの日本価格等々）●TMRキャブのすべて 最終回：ヨシムラMJNの進化とTMR関連情報●2台のチューンドスクーター●試乗と解説：BMW R1200C ——— etc

●'97年12月号
●特集・4サイクルのエグゾーストシステム（排気系の仕事とは? エグゾーストシステム物知り講座、我が国の騒音規制、アフターマーケットメーカーとその製品、外国車用、外国製品、実験と改造その他）●ミラノショー、パリサロン、東京ショー出展車●復活したMVアグスタF4 750●筑波タイムトンネル●ライラック小史●試乗：スポーツスタースポーツ ロードキング —— etc

●'98年1月号
●GPZ900RとGSX-R1100・購入、整備、改造ガイド（両車の変遷、メカニズム、カスタムプラン、スペシャルパーツ一覧表、カスタムバイク試乗等々）●東京モーターショーの部品館●ヤマハの8耐・4耐レーサー試乗（TRX850、YZF1000R、TZR250SPR）●試乗と解説：カワサキZX-9R●試乗：ビューエルS1W、S3 トライアンフ・サンダーバードスポーツ ———— etc

●'98年3月号
●CBR900RR4型特集（3／4型比較試乗、1～4型におけるメカニズムの進化、プロジェクトリーダー・インタビュー）●リアショックのセッティングを考える・第1回●欧州チャンピオンとなった鈴鹿生まれのOV-20●必見！ドイツの2輪車博物館・後編●ワイセコ訪問記・余録・後編●試乗：ドゥカティ916SPSトライアンフ・サンダーバードスポーツ ヤマハYZF400 - etc

●'98年7月号
●実力派、チューンドバイク（単車屋CBR1100XXXターボ、ブライトロジックGPZ900R、モリヤマエンジニアリングZ1300、エイジュウブロXJR1300、ヨシムラCB1300SF）●試乗と解説：ドゥカティ新900SS、スズキTL1000R●旧車ダートトラッカー●筑波BOTT●トランスエコー●TL1000S対VTR1000F（MTレーサー比較試乗）●試乗：VFR（800） イナズマ1200 — etc

●'98年8月号
●GS／GSX／KATANA：スズキ4サイクルマルチの進化（GS、GSX開発ストーリー、レース史、カタナカスタム各種等々）●快調カタナの造り方・最終回●ジョン・ブリッテンの大いなる遺産（ブリッテンV1000の試乗と解説付き）●ドゥカティの改造・第1回●一日で500kmを走るためのスポーツスターの改造●T.O.F.●ダイマグ社訪問記●試乗：ポラリスV92C ——— etc

●'98年9月号
●Z1R追想、GPZ～ZZ-R系のチューンアップ（カワサキ2本立て特集：Z1R史、私的Z1R論、Z1-Rカスタム試乗、GPZ～ZZ-R系のカ作チューンアップ例多数、同チューンアップパーツ、エンジン解説等々）●'98年マン島TT●センテニアルクラシックTT●アメリカの旧車モトクロス●ミラノ・ターラント●ドゥカティの改造・第2回●試乗：ヤマハ・マジェスティ250ABS — etc

●'98年10月号
●ツインカム88と歴代H-Dツイン（新型エンジンの紹介と試乗、歴代エンジンを一望する、Vツイン史、'99年型ビューエル、アメリカンカスタムの新しい流れ）●スペシャルバイク試乗（ZRX1100、CB1300、CB1000、ZZ-R1100）●ドゥカティを改造する・第3回●8耐を走り切ったサンダンスのデイトナ・ウェポン●センテニアルクラシックTT（2st編）●試乗：BMW R1100S - etc

●'98年11月号
●安いから中古車…ではない（中古車整備、プロに聞く買い方、空冷4気筒とのつきあい実例、古きよき英車の魅力：ノートン・コマンド等々、盛りだくさん）●カワサキZのモディファイ（カスタム試乗、スペシャルパーツ、サスセッティング）●ドゥカティの改造・最終回：スペシャルパーツ●もてぎ7時間耐久レース●ハーレー・ダビッドソン'99年モデル日本国内発表 ———— etc

●遊風社のみに在庫があるバックナンバーのお知らせ。
必ず事前に在庫の有無をお問い合わせのうえ遊風社までご注文ください。

'88年
4月号
7月号
8月号

'89年
1月号
3月号
4月号

'90年
1月号
3月号
6月号
7月号
9月号
10月号
11月号
12月号

'91年
2月号
3月号
4月号
5月号
6月号
7月号
10月号
11月号
12月号

'92年
3月号
7月号
8月号
10月号
11月号
12月号

'93年
2月号
6月号
8月号
9月号
10月号
11月号
12月号

'94年
3月号
4月号
5月号
6月号
7月号
8月号
9月号
10月号
11月号
12月号

'95年
1月号
2月号
3月号
4月号
5月号
6月号
7月号
8月号
9月号
10月号
11月号
12月号

'96年
6月号
9月号
10月号

'98年
2月号
5月号

※上記バックナンバーに関しては、汚れや傷、破れのあるものもありますので、ご了承ください。

インターネットで本誌バックナンバーの目次が見られます

下記ホームページにて
モーターサイクル情報とともに
バックナンバーの目次一覧や特集の紹介を掲載しています

www.mc.to
the motorcycle web

http://www.mc.to にアクセスし
メニューページから MAGAZINE INDEX のページに進んで下さい

バイカーズステーションが過去にどんな記事を掲載したかについてのお問い合わせを編集部に頻繁にいただきますが、1995年1月号以降につきましては、左のホームページでご覧いただけます。

これは各種情報サービスを専門とするルーベンス・コミュニケーションズTel.045-924-1103が独自に行っているものですので、ホームページについてのお問い合わせは同社へお願いいたします。

■本誌バックナンバーの購入につきましては、1～3カ月置きに掲載しております本ページをご利用ください。

■バックナンバー購入と予約購読のご案内

バックナンバーのご注文は最寄りの書店へお申し込みください。直接遊風社へご注文の場合には、下記の本代に送料（1冊＝160円、2冊＝320円、5冊以上はお問い合わせください）を添えてお申し込みください。

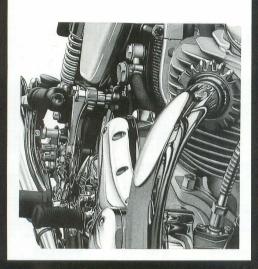
'91年6月号まで	：714円
'91年7月号～96年1月号	：775円
'96年2月号～97年4月号	：866円
'97年5月号以降	：880円

予約購読をご検討ください。年間購読料は10,560円（12冊、送料サービス）です。年間予約された方には、オリジナルステッカーをプレゼントいたします。

バックナンバーは希望月号を、年間予約購読は開始月号を明記してください。また、遊風社へ直接送金なさる場合は、郵便振替が安くて便利ですが、現金書留でも結構です。なお、一般書店からのご注文は、発売元㈱日本出版社が直接お受けいたします。

■株式会社遊風社
〒142-0062 東京都品川区小山5-14-19
Tel.03-3788-0112 Fax.03-3788-0113
郵便振替口座 00180-9-79044 加入者名 ㈱遊風社

■株式会社日本出版社
〒162-0805 東京都新宿区矢来町111
Tel.03-5261-1811 Fax.03-5261-1812

Mail Box
Bikers Station

イラストレーション：藤原正統

完成したはずだったのに

●編集部の皆様ごぶさたしております。番外読者のモンキーＲであります。相変わらずいまだバイクを購入することなく、もっかデミオの改造に凝っている始末です。購入してからこの秋で早２年。その使い勝手のよさには大変満足しているのですが、常々もうちょっと走りがなんとかならんかなあと思っていました。〝デミオで飛ばすほうが間違っている〟と言われそうですが、どうしても以前のスターレットに比べてシャキッとしない感じが我慢できなくなったのです。そこでモディファイを思い立ち、約１年かけて少しずつ改造しました。マツダスピードのスポーツサスペンションキットで足まわりを固め、タイヤを185／60R14へ変更。エンジンは吸排気系のライトチューンを施し、マイクロロンを注入。とどめにエアロパーツでドレスアップしました。

よーし、なかなか格好よくなったぞ。走りもけっこう軽快になったし、シフトフィールがまだイマサンなのは目をつぶるとして、とりあえずこれで完成。あと欲をいえば、もう少しパワーに余裕があればなあと思っていた矢先、マツダスピードがボルトオンのスーパーチャージャーキットを開発中との情報が飛び込んできました。ナニッ、最高出力136ps!?　これはすごい、スターレットのグランツアＶとタメを張れるじゃないか。しかも敵のドッカンターボと違ってこっちはリニアなSCだから扱いやすいぞ。あのなまいきなカプチーノにだって負けはすまい。条件がよければへたなランエボやGT-Rだってかもれるぞ！　ふっふっふっ…。でも予価が40万円かあ、ちょっとなあ、うーん、どうしよう。…などとまた新たな悩みが増えてしまったのでした。

10月号のBBVで、長尾さんが私と同じ理由で件の〝NAVI〟を買ったことを知ってうれしくなりました。〝XaCAR〟９月号のホットハッチ特集も面白いものでした。図体のデカさとハイパワーを追求し続けてきた自動車界も、ここにきて少しは小さい車に目を向け始めたようです。翻ってバイク界はというと、以前にも書きましたが、250ccクラスのロードモデルが不振です。大型免許が解禁になったからといって、全部のメーカーがリッターモデルにシフトしてしまうというのはあまりにも…と思います（貴誌だってそうですよ。４ストミニの特集はまだか！）。

私のように、ちっちゃくて小粋で速い乗り物が好きな人も多いはずです。そうした趣向を持った人が、車やバイクの世界をより面白くすると私は考えます。

えっ、は、はいっ、えらそうなことばかり言っていないでバイク買います。いやっ、そのうちに、いっいつか…。

モンキーＲ

モンキーRさんがはまってしまったデミオの改造。まだまだ終わりはみえそうにありませんね。

○ドリーム50とCR110を比べた記事のあとは、小さいのをやっていませんね。でもそれは、よいテーマがみつからないからで、小より大を魅力ありとしているわけではありません。ご安心ください。

純正部品流用講座・続き

●７月号で'98ZRX400用トキコ６ピストンキャリパーはZX-9RB1／B2にボルトオンであることを伝えた者ですが、その後をお知らせします。

実は、マスターがSTDのままではかなり利きが悪いことが発覚。STDマスター径は5/8インチ（15.875mm）ですが、当初は格好のよさをねらって、同径のRC30マスターを付けようと画策しましたが、カウルステーと別体タンクが干渉するので、そのままではうまくいきません。そこでNC35用のステーとカップをRC30マスター本体に合体させました（こうすれば避けられる）。しかし結果はよくなく、タッチは非常にソリッドになるものの、利きは悪いのです。しかたなしにマスター径を14mmに下げ、結局はNC35マスターをそのまま使うことになりました。ただしバンジョーの取り出し角度が異なるので、いちばん上のホースのみ交換せねばなりません。SUSバンジョーとメッシュホースで自作すると、ピストンの小径化が功を奏したらしく、タッチも利きもなかなかのものとなりました。

さて、ZX-7R、GSX-R1100用のトキコ６ピストンキャリパー用パッドを実際に購入して確かめたのですが、残念ながら'98ZRX400用キャリパーには大きすぎて装着できませんでした。このZRX400用キャリパーのパッドは硬いらしく、削れにくいのです。これも利きの悪さの一因かと思われます。早くリプレイスメント品が登場することを祈るばかりです。

東京都文京区　谷川弘泰

○またまた新情報をありがとうございます。しかし、ブレーキの改造は一歩間違うと止まれないことに直結しますので、自分で行う場合はくれぐれも慎重に！

ミーティング報告

●CB-Fオーナーズクラブ

９月20日に静岡県富士宮市〝ドライブインもちや〟でミーティングを開催しました。たぶんＦの集まりとしては過去最高の100台以上という、大盛況ぶりでした。主催者、各支部長、参加者のあいさつなどの後、一本橋競走や賞品獲得ジャンケンバトル、記念撮影などをして終わりました。時間が全然足りず、次回は泊まりにしようかとも考えています。また来年必ずやりますので、応援お願いします。またクラブでは全国の会員を募集しています。興味のある方は返信用切手同封のうえ封書で下記までご連絡ください。
〒452-0804　愛知県名古屋市西区坂井戸町140-3　CB-Fオーナーズクラブ

市川晃都

●DR-BIGオーナーズクラブ

８月22～23日に浜松のスズキ本社においてミーティングを行いました。各地から16台のオーナーが集まり、開発担当の方々に、製作段階の苦労話や秘話など興味深い貴重な話をうかがったり、パリダカ出場車を外に出していただいたりと、あっという間に時間が過ぎてしまいました。その晩は浜名湖畔の民宿に泊まり、翌日は三ケ日近くの林道でダート走行を堪能し、昼に解散となりました。

当クラブは会員27名で、年会費や規則はありません。メールでの情報交換が中心ですが、パソコンがない方でもかまいません。貴重な情報を共有しませんか。
連絡先：音窪健太郎　〒471-0826　愛知県豊田市トヨタ町522　第２平山豊和寮4313　☎0565-71-2556　ＥメールOwner-drbig@ml.asahi-net.or.jp

●第10回みちのく旧車ミーティング

７月18～19日、岩手県の七時雨山荘特設会場に235名が集まりました。前夜祭に始まり、19日は、デモ走行、人気投票、お楽しみ抽選会などを行い、盛会のうちに終了しました。このミーティングはクラブ制で、事前申し込みと経費公平負担を前提に運営しております。会場使用料や通信費などを参加者全員で負担するため、申し込みのない方の入場はお断りしています。ルールを守ったうえでの参加希望であればどなたでも歓迎します。年会費は1000円で、ミーティング参加費は一泊３食記念品付きで１万円程度です。興味のある方はお問い合わせください。
〒028-6722　岩手県二戸市福田字稲荷前3-6　橋元卓治

●第６回CB-Fミーティングin九州

９月19～20日に熊本県阿蘇大観峰で開催したミーティングは、台風６号直撃かと危ぶまれたにもかかわらず、19日の集合時間には霧雨の中63台のバイクが集まりました。翌日は青空が広がり、HSR九州サーキットで体験走行を堪能し、ひとりの転倒者もなく無事閉会となりました。来年も10月ごろ開催する予定です。
〒673-0846　兵庫県明石市上の丸2-5-11-303　CB-Fミーティング事務局

●第３回九州Ｚミーティングinオートポリス

オートポリスで８月16日に開催しましたＺの集いは、一般入場者500名、オートポリス入場者2000名という大盛況のうちに無事終えることができました。当日は、故真田哲道氏の追悼式を行い故人の冥福を祈ったあと、サーキットラン、プレゼント抽選会などで一日を楽しみました。今後も、オートポリスのさらなる発展を願って、単車乗りたちでこの施設を盛り上げていきたいと思っています。

九州Ｚミーティング事務局

クラブミーティングのお知らせ

●生誕30周年記念　マッハⅢオーナーズミーティング in 明石

1969年に産声をあげた500SSマッハⅢが来年９月で生誕30周年を迎えます。そこでひとつの節目として、大阪マッハⅢオーナーズクラブ主催により、来年秋に川崎重工・明石本社にてミーティングを行いたいと思います。日時などの詳細は未定ですが、一泊二日（土・日）の予定です。参加希望ならびに興味のある方は、宿泊先の定員の関係上お早めに往復葉書で下記までご連絡ください。なお返信は来年５月ごろになります。
〒598-0001　大阪府泉佐野市上瓦屋753-1　☎0724-33-0373　松浪雅哉

●120円ティーミーティング

日時　毎週金曜日21～22時半ごろ
場所　広島県豊田郡本郷町　R2上り沿

スズキ本社でのDR-BIGの集い。かつてのパリダカ出場車2台と開発担当者とともに感激の記念撮影。

CB-Fオーナーズクラブミーティングには予想外の大勢の参加者があり、主催者もビックリ！

7月19日に行われたみちのく旧車ミーティングは天候にも恵まれ、第10回記念ということもあって会場を埋め尽くすほどのオートバイが集まり、夏の一日を楽しんだ。

い山陽ドライブイン自動販売機コーナーにて〝バイクをこよなく愛する方々〟の交流会をやっています(マナーの悪い方、爆音車はだめ)。11月27日まで、雨天以外の毎週金曜日にいますので、気軽にバイクでお立ち寄りください。目印は、黒のVマックスか、ガンメタのGSX250カタナです。
連絡先：酒居謙二　☎040-693-8646

●'86 VFR750F(RC24) トリコロールミーティング
日時　11月3日　11時〜
場所　箱根・大観山パーキング（椿ライン側）
'86年型VFR750Fのトリコロールのみのミーティングです。なお箱根・足柄地方の前日の天気予報☎0460-177で当日の午前中の降水確率が30%以上の場合は11月8日に延期。雨天は中止。
連絡先：RC24トリコロールミーティング事務局　上山和彦　〒165-0031　東京都中野区上鷺宮5-8-8 ☎03-3970-2301
Eメール HZE01000@nifty.ne.jp

●第15回スズキツーストロークククラブミーティング
日時　11月7〜8日
場所　スズキ本社
7日はスズキ・ハーテックプラザ（一般公開はしていません）見学、8日は竜洋テストコースでミーティングを行います。
問い合わせ先：スズキツーストロークククラブ事務局　〒253-0053　神奈川県茅ヶ崎市東海岸北2-14-28 湘南スズキサイクル内　☎0467-82-8720(水曜以外の18時半まで)

●第4回川口ガレージ・フリーマーケット＆ガレージセール出店募集
日時　11月8日　9〜15時
場所　埼玉県川口市　市営川口オートレース場第三駐車場
費用　A（2×3m）：3000円
B（2.5×4.5m。1台駐車付き）：5000円
往復葉書またはFAX.でお申し込みください（飲食物は不可)。入場は無料です。
問い合わせ先：日本ボランティア協会　〒332-0031　埼玉県川口市青木5-18-30 ☎048-257-1031　FAX.048-257-2543

●第41回ティーブレイクミーティングin琵琶湖
日時　11月8日　6時〜
場所　滋賀県草津市　琵琶湖湖岸道路沿い駐車場
コーヒーカップ、防寒具、食べ物などを持参ください。
連絡先：井端一朗　〒597-0091　大阪府貝塚市二色4-7-8 ☎0724-30-3108
Eメール i-ibata@x.age.ne.jp

●第5回ビモータオーナーズツーリング
日時　11月15日（雨天時11月22日）
集合　名阪国道　高峰PA：8時、鳥羽市キッチン・チャオ：11時半
費用　2500円（昼食、有料道路代他）
伊勢路、パールロードのワインディングツーリングを楽しみ、神宮内宮〝おかげ横町〟でひと息入れます。静岡県以東から来られる方は伊良湖10時25分発のフェリーが便利です。ビモータオーナーの方、ご連絡をお待ちしています。
問い合わせ先：ビモータオーナーズクラブ　中川伸次　〒636-0941　奈良県生駒郡平群町緑ケ丘3-1-9 ☎0745-45-4304

●第20回静岡FMCチャリティー大会
日時　11月15日　8〜15時
場所　静岡県富士市伝法片宿　139号線沿い　吉原自動車学校
会費　3000円（食事、記念品付き）
締め切り済
走行会、コンテスト、トークショー、スワップミーティングなど。なお、前回の収益金で車椅子を1台寄付しました。
問い合わせ先：静岡FMC事務局　鈴木雅國　〒417-0801　静岡県富士市大渕1492-21　☎0545-36-1792（20〜23時）

■バイカーズステーションでは、皆様からのお手紙を待っています。
●メイルボックスは、皆さんの作るページです。ツーリングの話、自作のカスタムバイク自慢、考えさせられた出来事、その他の書きたいこと、なんでもOKです。また、クラブニュース、クラブ会員募集、イベント情報など、皆さんのクラブの活動やミーティングの告知などの情報もお寄せください。
●編集作業の都合上、毎月末日までに届いた手紙を翌々月1日発売号に載せております（売買欄と同じく毎月末を締め切りにします)。イベントの内容などは開催日、その申し込み期日に合わせて早めにご利用ください。
●送り先　〒142-0062 東京都品川区小山5-14-19　㈱遊風社　バイカーズステーション編集部　メイルボックス係

●ストリートカスタムandフリーマーケット出店募集
場所　11月15日　9〜17時
場所　東京都　多摩テック
費用　カスタムバイクコンテストエントリー料：1000円
出店料：3000円（2×2m)、1万円（4×4m）
なお入園料が必要ですが、通常1600円が雑誌を見たと言うと200円になります。
問い合わせ先：JBVAストリートカスタムもしくはフリーマーケット係　〒332-0031　埼玉県川口市青木5-18-30 ☎048-257-1031

●第147回ラウンドツーリング
日時　11月29日
集合　東関道富里I.C.前サイゼリア：10時、香取神宮駐車場：11時半、JR成田線　滑川駅：13時半、小林牧場入り口：14時半
途中からの参加、帰宅も自由です。
連絡先：GRUPPO. R.S.事務局　平山　☎0476-92-4932

クラブ員募集

●〝T.Cどんぐり〟は1981年設立のバイクショップなどを媒介としないツーリングクラブです。火・水・土・日の各4班で活動（メインは火・水）しています。会員13名、平均年齢35歳で、主に京都、大阪北摂在住のメンバーです。ミーティング、ツーリングは月1回で、会報を発行しています。年をとるにしたがいそれぞれの都合で皆で走れる機会が減ってきました。これではいけないと、リフレッシュ、若返りのために会員を募集します。真面目に取り組み、イベントには積極的に参加してくれる方、男女は不問です。今回は水曜休日で18歳以上の会社員、250cc以上の方、ご連絡ください。我々、年はとっていますが、走り主体で若い方でも充分楽しめると思います。ただし、様子見だけの参加者はご遠慮ください。
☎06-388-7993（21〜22時）　松岡仲央

PRESENT

■応募要項　①希望するプレゼントの番号　②今月号で面白かった記事　③所有しているオートバイ　④好きなオートバイ　⑤小誌への希望　⑥併読誌　⑦バイク以外の趣味　⑧住所・氏名・年齢・電話番号、を官製ハガキに記入のうえ、編集部〝12月号プレゼント係〟までお送りください。締め切りは11月末日です。当選者の発表は賞品の発送をもってかえさせていただきます。

❶ハーレー・ダビッドソン・ジャパンより、1999年モデル発表を記念してツインカム88とエヴォリューションのエンジンをデザインしたウィスキーグラス（φ44㎜×高さ52㎜）の2個セットを1名の方に。
❷11月22〜23日愛知県名古屋市のポートメッセなごや☎052-933-2244で開催されるマンモスフリーマーケット（2／4輪車関連は2号館）の入場招待券をペアで5組の方に。これのみ締め切りは11月10日となります。
❸11月号P.111で紹介したエプコット☎03-5467-3121が販売するビデオ、スーパーバイク世界選手権パート2（第5〜8戦）を5名の方に。

RACE & EVENT INFORMATION

シングル・ツインから空冷4気筒、旧車などの、レース・走行会を紹介する情報ページ

●RACE SCHEDULE

エントリーの申し込みおよび詳細についての問い合わせは各主催者まで。
❶開催コース ❷エントリー締切日 ❸開催クラス。必要ライセンスに関しては、国際以上が必要なものに関してのみ記載した。記載のないものについては主催者まで問い合わせのこと ❹エントリー料金 ❺問い合わせ先 ❻一般入場料金（特記なき場合は当日）

11.7/8 舞州
'98RRCドラッグレースチャンピオンシップシリーズ第５戦
❶舞州スポーツアイランド ❷締切済 ❸２輪７クラス中一般参加ができるのはストリートクラス（ナンバー付き車両。７日：タイムトライアル、８日：トーナメント戦）のみ ❹１万円 ❺日本ドラッグレース協会 ☎03-3399-2721 ❻７日は当日券（2500円）のみ販売、８日の前売りは3500円 ■ジェットカーとトップフューエルによるエキシビションのほか、４輪12クラスによるドラッグレースと同時開催

11.8 T I
'98啓文社 モトルネジャパン
❶TIサーキット英田 ❷締切済 ❸クラシック（MR90、MR125、MR250、MR500、MRオープン）、シングル（2VS、MS-1、ES）、ツイン（ACT、MT-1/2）、ネイキッド（NKモンスター、ウルトラNK）、スーパーライダース（GPマシーン以外、車両無制限。国際／国内ライセンス保持者） ❹２万1000～２万4000円 ❺リバーフィールド ☎086-278-6888 ❻3000円、前売り2500円

11.14/15 筑波
グランドスラム４
❶筑波サーキット ❷締切済 ❸シングル（NS-1/2、MS-1/2、2VS、ES-1）、ツイン（ACT、MT）、ヒュージ1、ヒュージ2、ターミネーターズ（モディファイド、エキスパートオープン）、タイムトンネル（TT-1/2）、スポーツスターカップ（883、オープン）、ボクサートロフィー ❹２万8000円、２クラス目以降は２万円 ❺ゴールプロジェクト イベント事業部 ☎03-3706-6110 ❻3000円、前売り：2500円、パドックパス：2000円。２日間有効券（パドックパス含む）：6500円

11.22 菅生
SUGOサウンドフェスティバルファイナル'98
❶スポーツランドSUGO ❷締切済 ❸シングル（リトル、ノーマル400／600、スーパーM／EX）、ツイン（リトル、空冷スーパー、水冷スーパー）、TTフォーミュラ（フォーミュラSUGO、SUGO TTF-1、SUGO TTF-3）、ノーマル（250／400）、ノーマルワンメイク（TRX850、FZ400）、ライディングスポーツカップ東北ミニバイクレース、SP125、ST150 ❹１万8000円 ❺SUGOスポーツクラブ ☎0224-83-3127 ❻850円 ■このレース独自のクラス分け／レギュレーションが多いため、詳細は主催者に問い合わせられたい

11.28 筑波
日光チャレンジフェスタinTUKUBA'98
❶筑波サーキット ❷11月18日 ❸90分耐久エンデュランスA（クラスA. J.ストック（ロードタイヤを履いた無改造市販オフロード車）、ターミネーターズジュニア）、90分耐久エンデュランスB（ターミネーターズモディファイド／エキスパート）、グランプリE（SP12によるスプリントレース） ❹２万4000円＋チーム人数（１～３人）×500円 グランプリEは9000円 ❺Gスタッフ ☎03-3313-7676 ❻無料

●CIRCUIT RUN

ここでは車両別、もしくはタイムによるクラス分けなどによって、シングルおよびツインや旧車、空冷４気筒、ネイキッドなどが出走可能な走行会を紹介する。※は、当日午前中に料金別途で講習会があることを示す。
❶開催コース ❷走行時間 ❸必要ライセンス ❹料金 ❺参加定員 ❻問い合わせ先

11.4 筑波
❶筑波サーキット ❷14～16時 ❸不要 ❹１時間：１万5000円／２時間：２万8000円 ❺70名 ❻ファンプランニング ☎045-985-1127 ■サーキット初心者大歓迎。たっぷり走れます。

11.11 エビス
❶エビスサーキット ❷30分×３回 ❸不要※ ❹１万円 ❺50名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 主催：エビスサーキットラン事務局 ☎0243-24-2972 ■ライセンス取得料：２万5000円

11.11 鈴鹿
❶鈴鹿サーキット南コース ❷20分×３回（フリー走行のA／Bクラス）、20分×２回（先導車付きのCクラス） ❸不要※ ❹A／Bクラス：１万3000円、Cクラス：9000円 ❺計80名 ❻クシタニ名古屋店 ☎052-522-0749 ■125cc以上のストリートバイク。経験者のAクラスのみ、SP250、N250、NKレーサー可（GPレーサーは不可）

11.13 もてぎ
❶ツインリンクもてぎ ❷30分×２回 ❸不要 ❹１万円 ❺50名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 協賛：ホンダレーシング ■ホンダ製ならば車両制限なし

11.28 エビス
❶エビスサーキット ❷30分×３回 ❸不要※ ❹１万円 ❺50名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 主催：エビスサーキットラン事務局 ☎0243-24-2972 ■ライセンス取得料：２万5000円

11.29 セントラル
❶セントラルパークミネサーキット ❷20分×３回 ❸不要 ❹１万2000円 ❺100名 ❻レイステック内ビグスープ事務局 ☎082-285-1582 ■125cc以上のロードタイプ（MH80とロードタイヤ付き125cc以上のオフロード車可）、初心者と経験者のクラス分けあり。４周×２回の体験走行（参加費：3000円）もあり。

11.29 T I
❶TIサーキット英田 ❷20分×２回 ❸不要※ ❹8000円 ❺60名 ❻TIサーキット英田 ☎08687-4-3311 ■250cc以上のナンバー付き車両。同日のTIロードレース選手権の観戦料を含む。同日に４万2000円でライセンス取得可

12.1 筑波
❶筑波サーキット ❷30分×２回 ❸不要※ ❹１万5000円 ❺70名 ❻マエダコレーシングサービス ☎03-3326-5060 主催：チームアイビー金城サイクル ☎0489-56-2780 ■ライセンス取得料：２万3000円

晩秋にホンダが送るイベント3つ

●11月３日13時から東京・青山のホンダ本社１階にあるウエルカムプラザ青山で、スーパーカブユーザーの一般参加が可能なミーティング、〝第２回カフェ・カブ・パーティ in 青山〟が開かれる。個人所有のファッショナブルカブの展示やトークショー、参加者によるカスタムカブとファッションのコーディネイトコンテストなどが行われる。参加は無料。問い合わせは運営事務局☎03-5470-3990へ。

●11月７～８日の２日間、鈴鹿サーキット☎0593-78-1111で〝オールホンダ感謝デー〟を開催する。F1初優勝マシーンのRA272やRA301、２輪では世界GPで日本人で初優勝した高橋国光らによるRC各車のデモ走行など、数百台に及ぶ貴重なマシーンが見られるほか、秋に登場する新車も勢ぞろいする。なお、東海・近畿地区の２／４輪の各ホンダ販売店で配付されているチラシを持参すれば、10人まで入場料無料、27種の乗り物が乗り放題のチケットが40％引（大人：4200→2500円）になる。また、ホンダ創立50周年記念の〝ありがとう展〟が鈴鹿製作所で同日開催される（サーキットより無料シャトルバスの運行あり）。創業以来のホンダの歩みを、映像や、パネル、レーシングマシーンなどの展示で紹介する。

●11月22日には〝オータム・イン・ジャズ・アット・ホンダ〟と題して本格的なジャズライブコンサートがホンダ・ウエルカムプラザ青山☎03-3423-4118で開かれる。ボーカルに新進の小泉泰子のほか、ピアノ、サックス、ベース、ドラムに、定評ある奏者を招いて秋にちなんだジャズの名曲の数々を２時間にわたって届ける。14～16時、入場無料。

BMWの75周年記念イベント

●BMWがモーターサイクルR32を発表して以来75周年を迎えるが、11月７～29日にかけて、国内の一般公募により集めたBMWモーターサイクルの名車を東京・北青山のBMWスクエアに展示する〝BMWヒストリックモーターサイクル展〟が開催される。これに先駆けて、11月５日同スクエアにおいて〝BMWライダーズフォーラム〟が開かれる。山田純、永山育生の両氏を招いて、歴代車種のメカニズムに触れつつ現機種につながる機構や乗り味、楽しさについて、スライドと実車を見ながらトークショーを進める。すでに参加者募集は締め切り済みだが、問い合わせはBMWライダーズフォーラム係☎03-3403-7256へ。

●記念イベントの一環として、11月17日14時から東京・青山の機械産業記念館で、BMWジャパン主催による〝第８回 日・独交通安全フォーラム〟を開催する。日本における大型２輪車の社会的認知度の拡大をテーマに、ドイツの規制緩和の歴史、安全対策の分析などを紹介しつつ考えようというもの。独・二輪車産業協会事務総長のフーバート・コッホ博士をキーノートスピーカーとして招き、山田純、有馬洋一、吉村秀實各氏のほか、官公庁、交通安全団体、研究所関係者など約180名を招待。参加者全員によるディスカッションなども予定されている。一般参加者30名を募集中（11月６日締め切り）。詳しくは日・独交通安全フォーラム事務局☎03-3403-7256へ。

第1回バイカーズスクエア

グランドスラム４が11月15日に筑波サーキットで行われるが、そのサーキット内パド

ック奥芝生席で、第１回カスタムショップ・アンド・メーカー・ミーティングが開催される。カスタムマシーンや'98全日本ロードレース参戦車両など多数の展示のほか、パーツ即売会、お楽しみ抽選会など企画盛りだくさんを予定している。現在、協賛ショップを募集中。11月５日までにバイカーズスクエア事務局☎03-5322-4895まで問い合わせのこと。

ビューエルのイベント

中部地方のビューエル契約正規販売店８社９拠点によるビューエル・ディーラーズ・オブ・中部が主催する〝トライ・アンド・アタック in 中部〟が、11月15日に愛知県南設楽郡のオートランド作手アルトで開かれる。参加資格はビューエルオーナーまたはビューエルに興味のある人。参加費は3000円。バーベキューパーティやライトニングX1の試乗会などが予定されている。詳しくは事務局（オートセンターヤマダ☎0566-81-0197）まで。

チャリティー部品交換会

第５回チャリティーフリーマーケット部品交換会が、11月22日に埼玉県大里郡岡部町の本郷グラウンドで催される。早朝の４時から12時までで、小雨決行(雨天は23日に順延)。出店費用は2000円で事前に葉書で申し込むこと（当日受け付けは2500円)。入場料は500円。詳しくはレストアヤマモト（埼玉県大里郡岡部町山河707　☎0485-85-2452）まで。

ジムカーナ、最終戦とレッスン

'98年度の最終戦となるSPE-JTCジムカーナライディングスポーツカップ第４戦が、徳島県名西郡の石井自動車教習所で12月13日に開催される。クラスは、A：400cc以下、B：400以上750cc未満、L：レディス、M：750cc以上、NK4SS：NK4気筒400cc以下、E：大会事務局認定のエキスパート。改造は可能だが詳細は問い合わせること。参加費用は3000円。申し込みは12月９日までに、住所、氏名、年齢、電話番号、血液型、参加バイク、イベント名を明記のうえ葉書でTGC事務局(徳島市金沢1-8-15-644　☎0886-64-6977）まで。当日参加も若干名受け付ける。

レース前の11月22日に同教習所でライディングレッスンを実施する。今回の課題は〝フロントサスを理解する〟で、ビギナーにもわかりやすいように、セッティングにおける作動変化から、実際のトライ・アンド・エラーによる走行実験など、考えながら楽しめる内容。７時半～16時半までで、雨天決行。費用は3000円。申し込みは11月18日までに上記レースと同じ事項を記入のうえTGC事務局まで。

大阪城の膝元でモトクロスショー

今年のジャパンスーパークロスは先月号でお伝えしたように中止となったが、〝アリーナクロス〟の名で12月19～20日に大阪城ホールで別種のイベントが行われることになった。日本初の屋内モトクロスショーとなるこの大会は、照明や音楽などの演出を凝らした大会になるという。観客数約8000人と小さめな会場なので、ライディングを間近に見られるという。AMAライダーのダグ・ヘンリーやジョン・ダウドも参戦。チケットは全席指定の7000円。チケットぴあなどで発売中。アリーナクロス公演事務局☎06-233-8880。

ドゥカティ・ジャパン、正式に日本でお披露目

ドゥカティジャパンは、すでに６月に会社を設立、２カ月半後の９月１日からは各ディーラーへの配車業務を行っている（パーツ、サービス、クレームなどについては、現在はムラヤマモータースが行い、来年から順次切り替えの予定という）が、10月２日、日本国内における正式なプレス発表会を行った。これには本国からドゥカティモーター社代表取締役のフェデリコ・ミノーリさんも来日、しかもオペラ歌手数名を伴い、会場に１時間近くも彼の素晴らしい歌声を響かせるという力の入れようだ。また来賓の筆頭としてイタリア大使が祝辞を述べるなど、イタリアという国の、この新会社への期待もうかがわれた。

ドゥカティモーター社代表取締役のフェデリコ・ミノーリさんと、流暢な日本語を操るドゥカティジャパン代表のカルロ・ザンボットさん。

BMWナショナルジャンボリー'98開催さる

特設ステージではドイツ民謡のパフォーマンス。

BMWライダーにとって毎年恒例、かつ最大のイベント〝ナショナルジャンボリー〟が、去る10月３～４日に長野県の女神湖で開催された。これはBMWジャパンが後援する組織、BMWモーターサイクル・オーナーズクラブ（会員数約2000名）が主催するものだ。今年は女神湖畔の特設会場を舞台に、ガーデンパーティ、R1100Sをはじめとするニューモデルの試乗会、ミニライディングクリニックなど、盛りだくさんの内容で行われた。パーティ会場ではシルバーのマグが記念品として全員に配られ、BMWらしくドイツ直輸入のビールで乾杯。全国から集まったおよそ600人のビーマーたちが懇親を深めていた。

広大な駐車場には各ショップから特売テントも。

大感謝還元セール！
下記の商品に限り大放出！！

GSX-R1100 '93～'96アクボビッチダエンフルチタン
……………………定価¥151,000→特価¥105,700
CBR1100XX オーリンズリアショック
……………………定価¥119,000→特価¥83,300
XJR1200/1300 ミハラ M-FORCE
……………………定価¥145,000→特価¥101,500
TRX850 OVER FCRキャブ41φ
……………………定価¥129,000→特価¥90,300
YZF1000R OVER USAタイプ3
……………………定価¥120,000→特価¥84,000
GPZ900R ベビーフェイス UPタイプ
……………………定価¥165,000→特価¥115,500
GSX-R750T '96～ USヨシムラチタンサイクロン
……………………定価¥300,000→特価¥210,000
ZRX400 モリワキZERO
……………………定価¥93,000→特価¥65,100
ZRX1100 テックサーフ オールステンカーボン 4in1
……………………定価¥148,000→特価¥103,600
XJR1200 ノジマファサームプロRチタン
……………………定価¥178,000→特価¥124,600
VTR1000F モリワキアノダイズドチタンUP
……………………定価¥160,000→特価¥112,000
ZXR750 '91～'96 BEET ステンカーボン
……………………定価128,000→特価¥89,600
ザンザス BEET ナサートRRチタンカーボン
……………………定価¥123,000→特価¥86,100
ゼファー1100 ベビーフェイス UPタイプ
……………………定価¥155,000→特価¥108,500
ZRX1100 ベビーフェイス
……………………定価¥150,000→特価¥105,000
CB1000SF ベビーフェイス
……………………定価¥150,000→特価¥105,000
ZRX400 '98 ビートナサートR
……………………定価¥103,000→特価72,100
GPZ900R ベビーフェイス UPタイプ
……………………定価¥165,000→特価¥115,500
CB400SF バージョンR/S SP忠男 スーパーコンバット 2テール
……………………定価¥178,000→特価¥124,600
VTR1000F OVER ストリートカーボン
……………………定価¥165,000→特価¥115,500
ZZR1100 SP忠男 スーパーコンバット 2テール
……………………定価¥178,000→特価¥124,600
GPZ900R ツキギ アレーテデクスターステンアルミ
……………………定価¥145,000→特価¥101,500
GSX-R750T '96～ USヨシムラ チタンサイクロン
……………………定価¥300,000→特価¥210,000
XJR1200 ヨシムラサイクロン
……………………定価¥99,000→特価¥69,300

KONI ●コニー ショック アブソーバー

HONDA	CB400F,CB750,CB750F2,CB750F,CB900/1100F,CB1100R,CBX1000,CB1000SF
KAWASAKI	Z250LTD,KH250,KH400,Z400LTD,KH500,750SS,Z250FT,400RS,Z400/Z400カスタム,Z650F,ゼファー400改,ZRX400,ゼファー750/1100,Z1300,EL250エリミネーター,Z400FX,Z750GP,750RS,Z750F,Z750FX1,Z1,Z900,Z1000,Z1-R,Z1000MKⅡ,Z1000J,Z1000R,Z1100R,Z750FX,ZL750/900エリミネーター
YAMAHA	RD250/350/400,XJR400（S/R/R2）,SR400/500,XJ750A/E,GX750,XS750,FZX750,XJ400/D,SRX400/600,V-MAX1200
SUZUKI	GSX250/400S刀,GS750/E,GSX750S刀,GSX1000/1100S刀,GT380,GSX250/400E,GS400/E,GS1100/G,GS1100L,GS1100G

¥32,000→特価¥27,200

CB250/400T,CB250/400N,CB250/400D
¥29,000→特価¥24,650

超破格値で本物を!!

●レーシング1ピースキャリパー（ドカ・ワークスチーム使用）
1台分
2ヶセット→¥720,000
●レーシング異形4POTキャリパー（削り出し）
▶1台分（2ヶセット） 大特価!!
▶サポート付
▶セット販売のみ
~~¥210,000~~→¥124,500
送料別（¥800）

●ストリート4POTキャリパー（アルミ鍛造）（キャスティング）
2ヶ¥50,000→特価¥40,000
●19φNewラジアルポンプ ¥50,000→特価¥39,500
●16φ削り出しクラッチマスター ¥68,000→特価¥61,200

AP RACING

送料別（¥800）
CP3125-2（16φ～19φ）
機械式・ストップスイッチ付

超特価 ¥34,000

機械式ストップスイッチ無CP3125-2（16φ～19φ）㊕31,840
※その他、ブレーキ・クラッチマスターシリンダー
CP4125-2（16φ～22φ）ブレーキ¥79,700→㊕71,730
（ラジアルポンプ）

●ロッキードキャリパー

送料別（¥800）

▶CP4484（アルミ削出し4ポット）※左右セットパット付
~~定価¥169,400~~ 超特価¥127,000

▶CP3369（4ポットパット付）※左右セット

超特価¥112,200

▶CP2696（2ポット）パット別売り
1ヶ 超特価¥23,840

※城西オリジナルステンレスパットピン 2・4・6ポット用 各1本¥650

●ドゥーモマグネシウムホイル

車種	適合車種	サイズ	価格 ¨専用スプロケ付・単品価格：フロント11,000円高、リヤは18,000円高です	備考
Ducati	400SS 750SS 900SS/SL 851/888 M400/900	F3.50-17 R4.50-17 又は R5.00-17 R5.50-17	¨¥258.000	前年式車ではフロントシャフト径17ミリ車有り
	モンシェイ・サンタモニカ	F3.50-17 R4.50-17	¨¥268.000	
	916/748	F3.50-17 R5.50-17 又はR6.00-17	¥243.000	
ビモータ	DB1-SR	F3.50-17 R5.00-17	¨¥258.000	
ホンダ	CBR900RR 92-93.94-95. 96-97.	F3.50-17 R5.50-17 又はR6.00-17	¨¥258.000	
	CBR1100XX	F3.50-17 R5.50-17 R6.00-17	¨¥263.000	
	RC30/45	F3.50-17 R5.50-17又はR6.00-17 RC45のみ	¥243.000	
	VTR1000F	F3.50-17 R5.50-17 又はR6.00-17	¨¥258.000	
カワサキ	GPZ900R（A7以降車用）	F3.50-17 R4.75-17 又はR5.50-17	¨¥258.000	リヤ5.50-17サイズを装着の場合は別売のオフセットスプロケト（税別¥9.500）が必要でその場合の推奨タイヤサイズは170です
	ZZR1100C及び ZZR1100D	F3.50-17 R5.50-17 R6.00-17	¨¥258.000	
	ZRX1100	F3.50-17 R5.50-17	¨¥268.000	
	ZX-9R	F3.50-17 R5.50-17又はR6.00-17	¨¥263.000	
スズキ	GSXR750 88-89.90-91. 92-95.96-97.	F3.50-17 R5.50-17 又はR6.00-17	¨¥258.000	
	TL1000S	F3.50-17 R6.00-17	¨¥258.000	
	GSXR1100 89-92.93-94. 95-96.	F3.50-17 R5.50-17 又はR6.00-17	¨¥258.000	530サイズのチェインが必要です
	GSF1200	F3.50-17 R6.00-17	¨¥258.000	
ヤマハ	OW-01	F3.50-17 R5.50-17 又はR6.00-17	¨¥258.000	530サイズのチェインが必要です
	FZR1100 89-93.94-95.	F3.50-17 R5.50-17 又はR6.00-17	¨¥258.000	
	XJR1200	F3.50-17 R5.50-17 又はR6.00-17	¨¥258.000	
	YZF1000	F3.50-17	¨¥258.000	530サイズのチェインが必要です

EARL'S ●車検対応オイルクーラーKIT

送料別（¥800）

30%OFF

メーカー	車名	ホースサイズ	コアサイズ	価格
ヤマハ	XJR1200	#8	11in 13段	¥65,000→特 ¥45,500
	V-MAX ～95	#6	45in 13段	¥79,000→特 ¥55,300
	XJR400	#6	9in 13段	¥52,000→特 ¥36,400
	SRX 4/6 1型	#6	4.5in 10段	¥47,000→特 ¥32,900
	SRX400 ～89	#6	4.5in 10段	¥41,000→特 ¥28,700
	SR400/500	横出し#6	4.5in 10段	¥47,000→特 ¥32,900
カワサキ	ゼファー400/750	#6	9in 13段	¥52,000→特 ¥36,400
	Z750GP	#6	9in 10段	¥49,500→特 ¥34,650
	ゼファー1100	#6	9in 13段	¥56,000→特 ¥39,200
	GPZ900R	#6	4.5in 13段	¥52,000→特 ¥36,400
	GPZ900R	#6	9in 13段	¥55,000→特 ¥38,500
	Z1000R/J	下出し#8	9in 13段	¥68,000→特 ¥47,600
	Z1000R/J	横出し#8	9in 13段	¥65,500→特 ¥45,850
	Z1-2,Z1R,Z1000MK2	#8	9in 13段	¥65,000→特 ¥45,500
	GPZ1100F,Z1100GP	横出し#8	9in 13段	¥65,000→特 ¥45,500
スズキ	GSX1100S刀	#8	9in 10段	¥63,500→特 ¥44,450
	GSX1100S刀	#8	9in 13段	¥65,000→特 ¥45,500
	グース350	#6	4.5in 13段	¥54,000→特 ¥37,800
ホンダ	CB750F	#6	9in 7段	¥85,000→特 ¥59,500
	CB900/1100F	#6	9in 7段	¥58,000→特 ¥40,600
	CB900/1100F	#6	9in 10段	¥60,000→特 ¥42,000
	CB900/1100F	#6	9in 13段	¥62,000→特 ¥43,400
	New CB750	#6	9in 10段	¥63,000→特 ¥44,100
	CBX400	#6	9in 10段	¥54,000→特 ¥37,800
	CB400F	#6	9in 10段	¥58,000→特 ¥40,600

USAタイプ-Ⅲ（JMCA,レーシング有）
（カーボンサイレンサー）
CBR1100XX,V-MAX1200,'98ZZR1100（D型）
……………………………………定 ¥170,000
X4 ……………………………………定 ¥135,000
'98CBR900RR,YZF-R1,YZF1000R,XJR1300/1200,'98ZX-9R,ZRX1100,BIG-1,FZ750,V-MAX1200,FJ1200,ZEPHYR750,ZX-9R（'96,'97）……………定 ¥120,000
YZF600R……………………………………定 ¥100,000
CB400Four,FZ400,INAZUMA ……………定 ¥90,000
CB400SF,XJR400,IMPULSE400,ZRX400,ZEPHYR400/χ ……………定 ¥88,000
※その他オーバーマフラーTEL下さい。

isa ●ライディングステップ 10%OFF

ZEPHYR400・ZRX400・NSR250R
XJR400・CB400SF・インパルス
～400cc
¥28,000→ ¥25,200
ZEPHYR1100・TRX850
XJR1200・CB1000SF
750cc～
¥33,800→ ¥30,420

CRAFTMAN ●ライディングステップ

MOTOR SPORT ENGINEERING

- GPZ900R ステップキット ¥24,000
- XJR1200 ステップキット ¥54,000
- ZEPHYR1100 ステップキット ¥56,000
- GPZ900Rマウントプレート ステップキット ¥98,000

BEET ヨシムラ モリワキ 各商品取扱い！お問い合わせ下さい。

色々特価販売中ですので、お問い合わせ下さい。

色々特価販売中ですので、お問い合わせ下さい。

TOKYOPARTS 城西

〈世田谷店〉（火曜定休日）
☎03-3323-3441～2
FAX03-3323-3442
〒156-0043 東京都世田谷区松原1-56-25

〈立川店〉（火曜定休日）
☎042-525-7762～3
FAX 042-525-7763
〒190-0013 東京都立川市富士見町6-48-30

立川富士見町住宅 至青梅 文番 ESSO GS 至新宿 三菱自動車 新奥多摩街道 カラオケカプリ ローソン 旧店舗
東京パーツ城西（立川店）新店舗
1F（ドリーム城西、駐車場）
2F（店舗）

通信販売大歓迎!!

●送金先は、世田谷店又は立川店へ。
●注文方法は、メモ用紙に品名・サイズ・色・車種・年式・お客様の電話番号を記入の上、代金と共に現金書留でお送り下さい。
（送料¥840を同封して下さい。※但し、沖縄・離島はプラス¥2,000）
広告に掲載されているのはほんの一部です。他にご希望の商品がありましたら、御来店又はTEL下さい。

営業時間／平日10:00AM～8:00PM（日曜・祭日10:00AM～7:00PM）

消費税5%は含まれておりませんのでTELください。※在庫必ずTELにて確認して下さい。（全国クレジットOK!!ご利用は総額3万円より。詳しくはTEL下さい。

Baby Face Performance Products

●ベビー フェイス マフラー

- ZZR1100 TypeC、D …特¥136,950
- GPZ900R …特¥136,950
- GSX1100R '89～'92 …特¥136,950
- GSX1100R '93～'96 …特¥136,950
- CB1000SF …特¥130,500
- XJR1200 …特¥130,500
- ZEPHYR1100 BSプレート付き 特¥131,750
- CBR900RR …特¥136,950
- ZX9R …特¥136,950
- GSX1100S刀 …特¥124,500
- TRX850 …特¥95,450
- GSF1200 …特¥124,500
- GPZ1100F '95～ …特¥136,950
- ZXR750 '91～ …特¥136,950
- ZEPHYR1100Up Type 特¥128,650
- GPZ900R Up Type …特¥136,950
- RF900 …特¥136,950
- GPZ900R 4in1 …特¥120,350
- ZEPHYR750 …特¥124,500
- Z1 …特¥124,500
- ZRX1100 …特¥124,500
- CBR1100XX …特¥136,950
- GSX-R750 '96 …特¥136,950
- VTR1000 …特¥145,250
- X4 …特¥124,500
- ZRX1100 up type …特¥124,500
- FZ750 …特¥124,500

Nojima JAPAN

●ノジマ ファサームマフラー

超特価中 !! TELにてご確認下さい。

FASARM PRO-R	ステンレス	チタン
'94 XJR1200	定¥138,000	定¥178,000
GSX1100S	定¥138,000	定¥178,000
FASARM PRO	**ステンレス**	**チタン**
'92～'96 CB1000SF	定¥138,000	
'94 XJR1200	定¥138,000	定¥178,000
'95 TRX850	定¥152,000	
'95 GSF1200	定¥138,000	定¥178,000
GSX1100S KATANA	定¥133,000	定¥178,000
'92～'96 ZEPHYR1100	定¥138,000	
GPZ900R	定¥138,000	定¥178,000
'90～'96 ZZ-R1100	定¥148,000	定¥188,000
'95 GPZ1100	定¥148,000	定¥188,000
FASARM R	**ステンレス**	
'92～'96 CB400SF	定¥85,000	
'95 CB400SF Vr-R,Vr-S	定¥85,000	
'93 XJR400/S/R	定¥85,000	

FASARM R	ステンレス
'89 ZEPHYR400	定¥85,000
'95 ZEPHYR χ	定¥85,000
FASARM S	
'92～'96 CB1000SF	定¥85,000
'92～'96 CBR900RR	定¥108,000
'94 XJR1200	定¥85,000
'95 TRX850	定¥98,000
'92～'96ZEPHYR1100	定¥85,000
FASARM S-JMCA	
'92～'96 CB400SF	定¥75,000
'95 CB400SF Vr-R/Vr-S	定¥75,000
'93 XJR400/S/R	定¥75,000
'94 GSX400 IMPULSE	定¥75,000
'89 ZEPHYR400	定¥75,000
'95 ZEPHYR χ	定¥75,000
'94 ZRX/R-2	定¥75,000

FCRキャブレターKIT 送料別(¥800)

16%OFF

- GPZ400R・F/ZZR400/ZXR400/ZEPHYR400/Z400GP/ZRX400/Z400FX/CBR400RR/CB400SF/CBX400/CB-1/GSX400インパルス/GSX400S刀/RF400/バンディット400・V/XJR400
  28φ～33φ ¥136,000
- Z1・2/GPZ750F/Z750FX1・2/ZEPHYR750/Z750GP/Z650/GPZ600R/CB900F・750F/CBX750/GSXR750・R/GSX750S刀
  33φ～39φ ¥136,000～¥146,000
- ZEPHYR1100/GPZ1100F旧/GPZ1100F('95～)/ZX11・10/Z1-R/GPZ1000RX/GSX1100S刀/FZR1000/FZR750
  37φ～41φ ¥146,000～¥160,000
- ZZR1100C・D/ZX11('93～)/ZX9R/CBR1100/CB1000SF/CBR900RR/GSF1200/GSXR1100/XJR1200/FJ1200・1100/TRX850/TDM850/FZR750R
  39φ～41φ ¥146,000～¥160,000

※その他、ドカティ、BMW、ビモータ、トライアンフ、ジレラ等あります。お気軽にお問い合わせ下さい。

MIKUNI ●TMRキャブレターKIT 送料別(¥800)

大特価16%OFF

車種		口径	定価（円）
スズキ	GSXR1100M/N	41	¥159,000
	GSXR1100M/N	40	¥145,000
	GSF1200	40	¥145,000
	GSX1100S	40	¥145,000
	インパルス	32	¥135,000
	GSX400S	32	¥135,000
カワサキ	ゼファー1100	38	¥145,000
	ゼファー400	32	¥135,000
	Z1,2	36	¥145,000
	GPZ900R	36,38	¥145,000
	ZRX400	32	¥135,000
ヤマハ	FJ1200	40	¥145,000
	XJR1200	40	¥145,000
	XJR400	32	¥135,000
	SR400/500	40	¥54,500
	SR400/500	36	¥52,000
ホンダ	CB1100F	38	¥145,000

BRAKING BRAKE SYSTEMS

▶ステンレス鋼で、鋳鉄を越えるストッピングパワーを確保!!◀

ALL30%OFF

▶ディスクローターAssy（1枚）
▶アウターローターセット（1枚）

<HONDA,YAMAHA,SUZUKI>

- '91～RS125/250R,CBR600F,'94～CBR900RR（φ296）~~¥49,000~~ …1枚 ¥34,300
- '92～'93CBR900R（φ296）~~¥47,000~~ …1枚 ¥32,900
- '93～CB1000SF（φ310）~~¥49,000~~ …1枚 ¥32,900
- '94～TZR125,'92～TZR250（φ280）（アウターローターセット）~~¥30,000~~ …1枚 ¥18,200
- '93～V-MAX（φ298） …1枚 ¥23,800
- RF400(V),バンディット400(VC),GSX400Sカタナ,GSX400インパルス(S),GSF750（φ290）（アウターローターセット）~~¥26,000~~ …1枚 ¥18,200

※数に限りが有ります。在庫はお問い合わせ下さい。

STRIKER

●ストライカー手曲げシリーズ

※スリップオンは除く

車種	口径	仕様	価格
ZEPHYR1100	φ100・φ110	センタースタンド可、オイル交換可	特¥118,150
ZEPHYR1100 UP-Type	φ110	センタースタンド可、オイル交換可、マフラーステー付、B/S必要	特¥127,500
CB1100F UP-Type	φ110	マフラーステー付、B/S必要	特¥127,500
Z400FX UP-Type	φ100	マフラーステー付、B/S必要	特¥101,150
XJR1200 UP-Type	φ110	センタースタンド可、ノーマルステップ可、右タンデム不可、マフラーステー付	特¥131,750
Z1,Z2 UP-Type	φ110	B/S必要、タンデム不可 マフラーステー付	特¥127,500
XJR1200	φ110	センタースタンド可、オイル交換可	特¥123,250
CB1000SF	φ110	センタースタンド可、オイル、オイルフィルター交換可	特¥114,750
GSX1100,750刀	φ100	センタースタンド不可	特¥114,750
GSF1200	φ110	センタースタンド可	特¥118,150
GPZ750/900R 4-2-1レイアウト	φ100	センタースタンド可、アンダーカウル可 オイル,オイルフィルター交換可	特¥123,250
ZZR1100 右出し4-1	φ110	センタースタンド可、アンダーカウル可 オイル,オイルフィルター交換可	特¥140,250
GPZ1100	φ110	センタースタンド可、アンダーカウル可 オイル,オイルフィルター交換可	特¥140,250

●インペリアル 送料別(¥800)

20%OFF

IMPERIAL

車種	価格	車種	価格
GPZ900/750R	特¥78,400	900R/750Rアップタイプ	特¥80,000
ZEPHYR1100	特¥78,400	ZEPHYR750	特¥78,400
CB1000SF	特¥78,400	XJR1200	特¥80,000
GPZ1100	特¥81,600	ZZR1100	特¥81,600
ZRX1100	特¥78,400	CBX1100XX	特¥78,400
GSF1200	特¥78,400	CB400SF	特¥70,400
ZEPHYR400	特¥70,400	ZRX400	特¥70,400
XJR400	特¥72,000		

※その他の製品もお問い合わせ下さい。

AUTO MAGIC

●オートマジック

フロントオフセットスプロケット

各種¥16,000（★印は¥21,000）
単品の制作は承っておりません。

車種	サイズ	オフセット量
Z1,MKⅡ,カタナ系	530-18T	フラット8,10,12,15mm
Z1,MKⅡ,カタナ系	530-17T	フラット10,13mm
ZⅡ,カタナ系	530-16T	10,12mm
ZⅡ,カタナ系	520-16T	12mm
Z1,ZⅡ,カタナ系	520-17T	12mm
NINJA,Z1000J/R系	530-17T	5,8,10,12mm
NINJA,Z1000J/R系 近日発売	530-16T	8,10mm
CB750～1100F,CBX1000系	530-17T	10mm
★CB750～1100,CBX1000系 近日発売	530-17T	12～15mm調整可
★Z400FX系 近日発売	520-16T	10,15mm
KH,SS系	530-16T	12mm
RZ,RZ-R系	530-16T	12mm
RZ,RZ-R系	520-16T	10,15mm

その他オートマジック製品、取り揃えております 詳しくはTEL下さい。

techserfu ●テックサーフ

15%OFF

※4-2-1は10%OFF

送料別(¥800)

車種	定価（TELにてご確認下さい） オールステンレス	オールチタニウム	S/Oステンレス	S/Oチタニウム
'98ZX-9R	¥140,250			
～'97ZX-9R（アップタイプ）	¥148,750		¥72,250	¥97,750
～'97ZX-9R	¥140,250		¥63,750	¥89,250
XJR1200	¥130,050	¥219,300		
CBR900RR	¥125,800		¥51,000	
ZZR1100（右出し）	¥142,800			
GSX750/1100S	¥125,800	¥215,050		
GSF750/1200（130φ）	¥131,750	¥221,000	¥63,750	¥89,250
GSF750/1200（110φ）	¥125,800	¥215,050	¥60,350	¥85,850
'88～'89GSXR750	¥125,800	¥215,050		
'86～'88GSXR1100	¥125,800	¥215,050		
'89～'92GSXR1100	¥125,800	¥215,050		
'85～'86FZ750	¥125,800			
'87～'94FZ750	¥125,800			
ZRX1100（130φ）	¥131,750			
ZRX1100（110φ）	¥125,800			
ZEPHYR400/χ	¥123,250			
ZEPHYR750	¥125,800	¥215,050		
ZEPHYR1100（アップタイプ）	¥138,550	¥227,800		
ZEPHYR1100	¥125,800	¥215,050		
GOOSE250（タイプⅠ）	¥74,800	¥100,300		
GOOSE350（タイプⅠ）	¥80,750	¥106,250		
ZⅠ・ZⅡ（アップタイプ）限定品	¥138,550			
CBR1100XX	¥131,750			
CB1100SF	¥125,800	¥215,050		
CB750F/900F/1100F	¥125,800			
GPZ750/900R	¥125,800			
GPZ750/900R（アップタイプ）	¥138,550			
'95GPZ1100	¥142,800			
YZF750SP			¥60,350	¥85,850
'89GSX-R750R			¥60,350	¥85,850
'90～'91GSXR750			¥60,350	¥85,850
'89FZR750R（OW-01）			¥60,350	¥85,850
'89～'95FZR1100			¥60,350	¥85,850

ADJUSTABLE STEERING CONTROL ●ホワイトパワー

送料別(¥800)

ステアリングダンパー

(140m/m、120m/m) 定価¥29,000 → 大特価¥24,650

●ホワイトパワープロラインホークスプリング(1ℓオイル付)

各¥16,500→特価¥14,850

大特価10%OFF

CB400SF,CB-1,NC30,ブロス400/600,CB750FZ-FA,RC30,CB900F80-81-82,CB1100RC-RD,CB1000SF,ゼファー400/750/1100,Z750GP,FX2/3,Z750/FX-1,GPZ750ターボ,GPZ900R～A6-A7～,ZXR400,ZX10,Z1000J-R,GPZ1000RX,Z1000MK-Ⅱ,ZRX4000,ZZR1100C-D,RGV250Γ,GSXR750/1100,GSX1100刀,V-MAX,XJR1200/400,FJ1100/1200,FZR1000,FZ750,SRX400/600,SR400/500,RZ250/350,R,RR

ÖHLINS ●オーリンズステアリングダンパー

15%OFF

送料別(¥800)

120mmストローク ¥39,000 ➡**¥33,150**
150mmストローク ¥43,000 ➡**¥36,550**

●オーリンズリアショック

15%OFF

▶<ツインショックPBタイプ> 各¥79,000 ➡特¥67,150
CB1000SF/CB400SF/CB750・900・1100/GSX250S/GSX400S/GSX750S・1100S/ZRX400/ZEPHYR1100・Z系/ZEPHYR400・750/RZ250/350 RZ250R/350R/SR400・500/SRX400・600（ツイン）/XJR400

▶<シングルショック> 各¥92,000 ➡特¥78,200
GSX750R(85～87) GSXR1100(86～88)(89～92)/GSXR1100W(93～94) GPX750R(87～88)/GPZ1000RX/GPZ400/600R/GPZ750/900R ZX-10/ZXR750(91～92)(93～95)/ZXR750R(91～94) ZZR400/600(90～92)(93～95)/FJ1100/1200(84～87)/FJ1200(88～90) FJ1200/ABS(91～94)/FZ750 (85～86)(87～94)/FZR750/1000(87～88) FZR1000(89～94)/TZR250(91)(92～95)

▶<シングルショック> 各¥98,000 ➡特¥83,300
CBR900RR(92～95)/CB900RR(96～97)/NSR250R/RK/RC45 RGV250ガンマ/グース/GSXR600(92)/GSXR750/W(88～94)/ZXR400 ZXR750(89～90)/YZF1000(96)/SRX400/600/TZ125(95) TZ125(96)/TZR250(89～90)/YZF750R/SP ストリート

▶<シングルショック> 各¥119,000 ➡特¥101,150
VFR750F(90～96)/CBR1000(89～96)/CBR1100XX(97)/VTR1000(97) ZX6R(98)/ZX9R(94～97)/GPZ1100F(83～84)/GPZ1100(95～96) ZZR1100(90～98)/RF900(94～96)/GSF1200バンディット

▶<シングルショック> 各¥124,000 ➡特¥105,400
VFR750F/CBR1000/CBR1100XX/VTR1000/ZX7R(98)/GPZ900R/TYPE4/レース用/RGV250/RG500Γ/GSXR600(97)/YZF750/SP/レース/YZF-R1

▶<シングルショック> 各¥148,000 ➡特¥125,800
ZX7R(98)/ZX9R(98)/GSXR750(96～97)

▶<ツインアジャスタブル> 各¥129,000 ➡特¥109,650
CB1000SF/CB400SF/CB750・900・1100/GSX750・1100S ZRX400/ZEPHYR1100・Z系/ZEPHYR400・750/ XJR400/XJR1200/V-MAX

※ハーレー、BMW、モトグッツィ、ジレラ、ドゥカッティ等お問い合わせ下さい。
※その他車種もお問い合わせ下さい。

●オーリンズ フロントフォークスプリング

大特価15%OFF

CB400SF/1000SF,CBR900RR～'95,XJR400FZR1000 '91～'95,XJR1200,ZRX400,ZX-9R,'95～GPZ1100 …¥20,500 ➡特 ¥17,430

RC30,CBR900RR～'93,VFR750F,YZF750R/SP,FZR1000 '89～'90,FJ1200 '91～'94,ZEPHYR400/1100,ZZR400/600 ～'92,'93～GPZ900R～A6,A7～ …¥18,500 ➡特 ¥15,730

WR Racing ●ウイニング ラン

<その他の商品も取扱中>

エレメントアダプター

品名	車種	価格
エレメントアダプター	CB750/900/1100F	定¥9,800
エレメントアダプター	CBX400F/CBR400F	定¥9,800
エレメントアダプター	GSX1100S	定¥16,800
エレメントアダプター	GSX1000/750	定¥15,800
エレメントアダプター	GSX400F/FS/E	定¥15,800
エレメントアダプター	カワサキ(GPZ系)	定¥15,000
エレメントアダプター	カワサキ(Z系)	定¥15,000
エレメントアダプター オイル取り出し付	CB750/900/1100F	定¥15,000
エレメントアダプター付オイルクーラーキット	CB750/900/1100F（ヘッドライト下）	定¥52,000
エレメントアダプター付オイルクーラーキット	CB750/900/1100F（エキパイ上）	定¥45,000
エレメントアダプター オイル取り出し付	GSX750/1100S	定¥20,000
エレメントアダプター付オイルクーラーキット	GSX750/1100S	定¥58,000

フォーク延長キット

品名	車種	価格
Fフォーク延長キット（50mmL）50φ	90～RGV250Γ・90～GSX-R750R	定¥25,000
Fフォーク延長キット（50mmL）43φ	ZZR1100	定¥22,000
Fフォーク延長キット（50mmL）43φ	OW-1	定¥22,000
Fフォーク延長キット（70mmL）43φ	RC30	定¥22,000
Fフォーク延長キット（70mmL）43φ	～'89GSXR750（専用レンチ付）	定¥23,000
Fフォーク延長キット（70mmL）45φ	CBR900RR（専用レンチ付）	定¥23,000
Fフォーク延長キット（50mmL）41φ	CB400SF/XJR400	定¥12,000
Fフォーク延長キット（70mmL）41φ	CB400SF/XJR400	定¥12,000
Fフォーク延長キット（50mmL）52φ	ZRX750（専用レンチナシ）	定¥22,000
Fフォーク延長キット（50mmL）52φ	ZRX750（専用レンチ付）	定¥23,000
Fフォーク延長キット（50mmL）50φ	'90～GSXR400/TZR250	定¥22,000
Fフォーク延長キット（50mmL）43φ	～'90GSXR1100	定¥23,000
Fフォーク延長キット（50mmL）43φ	ZEPHYR1100	開発中
Fフォーク延長キット（50mmL）52φ	'91～GSXR1100	開発中

立川店移転新装しました。ドリーム城西も一緒に移転しました。サンドブラスト・カスタム等、できます。詳しくはTELにて。

色々特価販売中ですので、お問い合わせ下さい。

AUTO JUMBLE

オート・ジャンブルは、オートバイ、パーツなどを
読者の皆さんが売り買いするためのスペースです
締切日は毎月の月末、その日までに届いたハガキを
1カ月後の1日発売号に掲載いたします

オート・ジャンブルの締切は毎月・月末です

■オート・ジャンブル利用のご案内

1)投稿には専用ハガキかそのコピーをご使用ください。また、投稿者がご本人であることを確認するために、投稿される際には捺印をお願いいたします。
2) 掲載は無料ですが、ひとり1通とさせていただきます。原稿量は1人200字前後（住所、氏名を除く）です。過大な場合は一部割愛させていただきます。写真は横位置のものに限ります。投稿原稿および写真は返却いたしません。
3)文字、数字は楷書ではっきりとお書きください。また、項目ごとの区別および、商品ごとの区切りをはっきりわかるようにしてください。
4) 内容を変えない範囲で、原稿には手を加えさせていただきます。
5) 業者の方、あまりに頻繁な方は、掲載をお断りいたします。
6) 掲載後の、当事者同士のトラブルには、当編集部は一切の責任を負いません。
以上をご了承のうえ、オート・ジャンブルをご利用くださるようお願いいたします。

■専用ハガキの書き方

1) 価格の記入されていないものは掲載いたしません。
2) ①の、売りたし=●、買いたし=○、交換希望=■、その他=★、のいずれかをマークしてください。
3) 車両の場合は、②～⑩の項目に、パーツの場合は項目⑩の余白に記入してください。車両とパーツの両方の場合は、車両の記入が終了したあとに、"以下パーツ" と書き、●○■★マークのいずれかを記入してください。
4) 交換の場合 "当方は○○○" と自分側の物品がわかるように書いてください。
5)項目⑪は、連絡や物品の引き渡しに関する条件です。取望=取りに来る人に限る、葉望=連絡はハガキで、往葉望=連絡は往復ハガキで、電望=電話連絡の際の希望時間を示す（午前、午後の区別を明確に、特に12時は昼、夜をはっきり示してください）。なお、氏名は漢字で、読みにくい場合はルビをふり、住所、電話番号とともども楷書ではっきりと書いてください。葉望の方でも編集部から問い合わせをする場合がありますので、必ず電話番号をお書きください。

■文中略語一覧

書類=書、外観=外、完全スタンダード=完STD、純正=STDまたはノーマル（N）、フロント=F、リア=R、シングル=S、ダブル=D、オーバーホール=OH、スペシャル=SPL、エンジン=ENまたは機、エグゾーストシステム=EXシステム、スイングアーム=S アーム、イグニッション=IG、ステアリングダンパー=S ダンパー、オイルクーラー=OC、バックステップ=BS、スペアパーツ=SP、サービスマニュアル=SM、パーツリスト=PL

●スズキTL1000S 97年型 検99年8月 赤 8000km 75万円 応談可 国内仕様 購入後フルパワー仕様に変更 他STD 程度上 葉望
〒613-0906 京都市伏見区淀新町61-2 TESLA302 福森貴士

●ヤマハSDR 89年型 保2001年2月 濃緑 13000km 10万円 Fブレーキ タコ バッテリーレスキット マフラー Fフォークオイル交換済 Nマフラーあり とにかく軽量で速いです ○ホンダNSR250 CBR250RR 共に無事故でよく走る物 安価で 葉望
〒174-0063 東京都板橋区前野町4-30-17-201 高山宗次

●ホンダCB750FB 82年型 検切れ 赤 20000km 25万円 バンス管 OC他 ●カワサキゼファー400用Nマフラー 1万円 FRホイール 各5000円 ヤマハXJR400用Nマフラー 1万円 CB250Tホーク用ENガード 1500円 VF750F用Fホイール 5000円 キジマダイナモ ミッション エアクリーナーカバー 各新品 5000円 CB750FA用FRホイール 各5000円 ジェイド用タンク シート 各5000円 CB400SF用シート 美品 1万円 タンク 8000円 Fフォーク FRホイール 各5000円 他SF用パーツあり
〒373-0042 群馬県太田市室町163-302 ☎0276-31-4334 橋本かおる

●H-Dスポーツスター1200 89年型 検99年5月 橙&銀フレーム 8200km 70万円 HS40 スクリーミンイーグルハイカム モジュール バンス2-1 18インチFRアルミ タイヤ新品 クラッチディスク新品 その他整備済 NPあり 極上 ●FLSTS用純正バッグ 6万円 コンチマフラーセル用 7万円 ●ホンダダックス70 2万5000円 部品取り用 ●ソフテイル用デュアルEXフィッシュエンドキャップ付 取付サービス 15万円 同用クロームFNガードキット 2万5000円 BMW R1100RT用EN他一式 10万円 ●GL1500SE 98年型ベージュ 180万円 新同
〒270-2204 千葉県松戸市六実3-51-1 ☎047-389-3832（19～23時）野口敏之

●スズキGS1000Sクーリー用外装セット Fカウル タンク テール シートカバー Fフェンダー一式 未塗装 テール サイドカバー Fフェンダー新品 9万円 同用ZEROスーパーバイクシート 極上 箱入り 4万5000円 カワサキZ1／2用Nマフラー 傷あり 錆なし 5万円
〒130-0024 東京都墨田区菊川1-13-10 ☎03-3635-0894（19～22時） 太田実

●ホンダVTR1000F用ノジマ製ファサームプロチタンフルEXマフラー 10万円 マジカルレーシング製アッパーカウル スクリーン付 2万7000円 シートカウル 1万6000円 Rフェンダー 新品 1万円
〒110-0013 東京都台東区入谷1-4-8 ☎03-3872-5011（18～23時）白鳥浩三

○スズキRG250Γ 83年型用SM PL コピーでも可 初期型Γ用限定赤白外装 初期型用部品 青白／赤白 部品取り車等 何でも買います ○GSX1100カタナ用純正ハンドル ホンダNC30用Fまわり
〒314-0254 茨城県鹿島郡波崎町太田731-36 ☎020-308-0694（17～22時） 笹本貴司

●カワサキGPZ900A1用パーツ USヨシムラ集合 2万円 外装一式ペイント用 凹凸なし 5万円 FR足まわりキット ZXR倒立フォーク アファムスプロケ ホイール タイヤ ディスク Sアーム 8万円 OC用アールズホースキット 1万円 ミクニキャブφ38mmキット 4万円 パーツ取り用EN フレーム 2万円 左右Nスイッチ 各1000円 まとめて買ってくれる方値引します 取望 電話明記葉望
〒332-0023 埼玉県川口市飯塚3-4-13 萩原賢典

●スズキハスラー250 12型 緑 4000km 8万円 バッテリー プラグ ミッションオイル交換済 廃車済 ●TS90 緑 6万円 ●ホンダCL125 青白 7万円 ●C100 緑 7万円 ●MB-5 黒 5万円 ●ダックス50 緑 5万円 ●CB50S 黒 6万円 ●ラクーン50 5万円 全車実動書付 乗って帰れます 取望
〒630-0226 奈良県生駒市小平尾町66-1 ☎0743-76-7100（19～22時） 細川芳孝

●ヤマハセロー225 保切れ 白 7000km 8万円 完STD 程度中 EN好調 FRダイヤ新品 ●SR400 検99年4月 黒 8000km 25万円 改造多数 180km確実 程度上 ○スズキRGV250Γ 90年型以降の物 ○RG125Γ RG200Γ その他2スト250 90年以降の物 10万円以下で ○GSX-R1100用FCRφ39mm 5万円で 同用ヨシムラデュプレックスS／C 4万円で 共に油冷用の物
〒190-0022 東京都立川市錦町5-16-25-203 ☎042-529-2644（19～24時） 吉田剛

●ホンダNS250R コーヒー色全塗装 5万円 値引可 サーキット走行用 公道走行不可 機外中 NSR250用FRP製Sシート 同用純正サイレンサー FRスペアホイール付 タイヤTT900GP新同 レーシングスタンド付 SM付 ●NSR50初期型 コーヒー色全塗装 5万円 値引可 レース用 エンジンOH慣らし済 クロスミッション付 バランサー取り外し FRP製Fカウル&Sシート BRDチャンバー付 レーシングスタンド付 SM付
〒250-0311 神奈川県足柄下郡箱根町湯本97 ☎0460-5-7881（9～20時） 河野昭二

●ヤマハロイヤルスター 96年型 検2000年4月 濃紺 RMダイアモンド 3000km 95万円 V&Hマフラー メッキモール サイドバッグ ポジコン トラッドホーン 雨天未使用 新同車
〒246-0003 神奈川県横浜市瀬谷区瀬谷町5812-4-1-210 ☎&FAX045-303-9561（18～21時） 積谷育男

●ビモータスーパーモノビポスト 97年型 検2000年5月 青 2000km 70万円 値引可 マイクロロン処理済 シート座り心地良好 加工済 葉望
〒193-0833 東京都八王子市めじろ台1-2-1-405 岩倉吉希

売買欄を利用する場合は、くれぐれもだまされないように！

売買欄を利用した悪質な事件が起きています。最も最近発生したのは、他人名義の銀行口座に代金を振り込ませて品物を送らず、問い合わせの電話には一切出ず、住所は嘘というものです（現在、警察によって調査中）。また過去には、試乗時に車両を乗り逃げる。一度売った部品を自らが盗む（このときは他人の住所をかたっていた）などがありました。また、売買欄に掲載された途端に盗難にあったという例も因果関係の証明は困難ですが多々あるようです。

最後の件は車両の保管に万全を期すなり、住所の記載を希望しないなどが自衛策となるでしょう。そして、実際の売買に際しては、必ずお互いの運転免許証を見せ合い、その控えをとることが事件防止につながると思います。初めて出会った人間をまずは信じるなというのは実にいやなことです。ですからそうではなしに、互いの身元を示すのが個人売買のルールであるとしたらいかがでしょうか。本誌は読者間の便宜を図るために場を提供しているのみであり、投稿内容の正当性を確認するなどは不可能ですので、皆様自身による自己防衛をお願いいたします。（佐藤康郎）

●投稿される際には、必ず捺印をお願いいたします。

●パフォーマンスマシーンバイパー＆ソリッドホイール　バイパー3.50×17 ソリッド4.50×18　共にタイヤ付　両方買ってくれた方にはカワサキZ用SA付けます　GPZ用を加工した物　●Z用２本出しワンオフマフラーあり　オールステンレス　価格応談
〒254-0006　神奈川県横浜市泉区西が岡2-4-9　B-103　☎045-813-2053(20～23時)　筧康史

○スズキグース用ヨシムラサイクロンマフラー　４万円で
〒353-0007　埼玉県志木市柏町4-3-79-12-203　☎048-487-4757　黒澤純

●ホンダX-4　97年型　検98年６月　キャンディモールトン茶　13000km　60万円　オーヴァーUSAマフラータイプII付　多少改造あり　一見されたし　近県の方　NPすべてあり　ノークレームで
〒174-0072　東京都板橋区南常盤台1-37-15　☎03-3972-4267（18～23時）　鈴木浩之

●BMW　R100／7　CS　77年型　検99年12月　黒　28500km　58万円　スポークホイール　CSビキニカウル　電圧計　時計付　取望
〒631-0041　奈良市学園大和町1-1365-21　☎0742-51-2059（20～24時）　小出茂博

●スズキスカイウェイブタイプII　98年型　保2000年４月　銀　3200km　39万円　傷なし　極上車　STD
〒622-0063　京都府船井郡園部町天引向井山22-1　☎0771-65-0166　奥村善武

●スズキGSX-R1100　92年型　検2001年４月　黒銀　機OH後4000km　65万円　ヨシムラST-1　ビッグバルブ加工　オーリンズRショック　FRメッシュホース　USヨシムラマフラー
〒731-5157　広島市佐伯区観音台1-5-25　☎030-433-0513　岡原稔

●ツュンダップK200　57年型　黒　15万円　実動　●ホンダRS125　88年型　白　８万円　○ライラックLS38用ガソリンタンク　○CF40　SY250　程度不問　適価で
〒679-4233　兵庫県姫路市林田町下伊勢629　FAX0792-69-1944　井上勝之

●スズキバンディット250　93年型　検切れ　赤　6159km　18万円　応談　完STD　程度上　●RGV250Γ　90年型　保切れ　白青　19561km　３万円　BS程度下
〒432-8037　静岡県浜松市南伊場町10-12　☎053-458-1531（呼3456）（20～24時）　川井康弘

●ヤマハXJ750E　81年型　検2000年７月　赤メタ　18000km　27万円　完STD　モトコカウル付　FRタイヤ　ブレーキパッド他新品パーツ多数　美車　雨天未使用　●FZX750　89年型　黒　検2000年10月　6000km　29万円　FRタイヤ　ブレーキパッド他新品　程度上　●CRM250　89年型　保２年付　赤銀　15000km　10万円　FRタイヤ　ブレーキパッド新品　程度上
〒173-0022　東京都板橋区仲町55-6　☎030-802-3632（19～23時）田中勇二

●ホンダCB1100FD　83年型　検2000年９月　青白　22000km　58万円　極上　美車　プログレッシブFスプリング　他完STD　●CB900F　81年型　23万円　レストア用　不動　欠品あり　国内未登録　●CB750FBボルドールII　81年型　検2000年４月　23000km　13万円　STD　●ヤマハXJ400Z　84年型　検切れ　黒　34000km　10万円　●CB-F用純正シート　新同　２万円　塗装用外装一式　２万円　VF750F用キーセット　メーターAssy　8000円　スズキGSX-R1100　90年型用青白外装一式　４万円
〒501-3116　岐阜市芥見町屋2-106-103　☎058-243-1895（19～22時）　河合栄潤

●カワサキZ２系用マイルメーター　160マイル　レストア＆改造用　２個あり　6000円＆5000円　ギルドデザインショートマフラー　１万円　同用クランク　２万円
〒176-0006　東京都練馬区栄町6-14　☎03-3993-0427（19～22時）柳沢健嗣

●ヤマハMR50　77年型　緑　1625km　２万円　値引可　レストアベース　外装品欠品　EN１基付　●YGI用メーター　2500円　サイドカバー　レンガ色　鉄製　2000円　○45～55年くらいの自転車オートバイ　レストア用車　ボロボロ可　車種＆メーカー不問　適価で　○スズキミニフリーMFI＆レストア用パーツ　何でも　ボロボロ可　○サンライトSMR-11用EN駆動ローラー　フューエルコック他何でも　適価で　葉望
〒424-0061　静岡県清水市大内735-6　萩原正巳

○ヤマハSRX600用クラフトストリートツインマフラー最終型　４万円で　きれいで傷がない物希望
〒230-0051　神奈川県横浜市鶴見区鶴見中央2-6-8　☎045-511-0614（21～24時）　武政真二

●スズキGSX1100S　84年型用NP　フルパワーマフラー　キャブレター　Nホイール　キャリパー　その他小物　全部で５万円　送料別　●83年製ダイネーゼケニーレプリカジャンパー　アルパインスターケニーレプリカブーツ　26cm　いずれもUSヤマハカラーです　ジャンパー　１万円　ブーツ　２万円
〒901-0201　沖縄県島尻郡豊見城村字真玉橋55-303　☎030-321-1299（10～21時）　嘉納重成

●モトグッツィ850-T5　84年型　灰メタ　4300km　18万円　実動　セル一発　メーター＆ライト欠品　書なしですがルマンII用書付フレーム付けます　○ホンダCB450K1　書付レストア用　希望価格で　○CB500T　書付／書なし／ポンコツ　何でも可　遠方参上　●カワサキKL250R　85年型　保切れ　緑　16000km　１万円　書付　部品取り車　●CB550F用EN　キャブ　Nマフラー付　２万円　取望
〒258-0001　神奈川県足柄上郡松田町寄2513-11　☎0465-89-2467 井上一成

●ホンダCB1000SF用テックサーフ製マフラー　ステン＋カーボン　５万5000円　集合部に接触傷あり　他傷なし　美品　取望
〒625-0040　京都府舞鶴市矢ノ助町14-2　☎0773-62-6432（20～22時）　村田茂

●ヤマハSRX400　２本ショック　NS-1仕様　ダイノジェット　ダブルエムBS書付　SRX600部品取り付　セットで５万円　●ブレンボ４ポット　ブラックタイプ　チタンボトル組込み済　左右ありリア用２ポットカニ型　黒　すべて新品パッド付　セットで７万円　○スズキGSX1100S用Nホイール　６本スポークの物　美品希望　FRセット　１万円くらいで　星型と交換でも可　GSX400インパルス用Nマフラー　１万円くらいで
〒349-0125　埼玉県蓮田市御前橋1-8-33　☎020-675-7787（20～23時）　田中直樹

●ヤマハSRX250　保切れ　赤　10万円　値引可　FRタイヤTT900新同　バッテリー新品　保安部品取り外し済　EN３速　12000rpmまで回ります　ハーネス要修理　プラモデル感覚でNS-2レーサーに　近県実費で配送します　往葉望
〒289-1306　千葉県山武郡成東町白幡1867-20　光森晃

●スズキGSX1100L／X／S／カタナ　81～90年型用SM　フルパワーカタナ用PL　国内カタナ用SM　PL　４点で２万円　バラ売り可　ヤマハRZ250R／350R 29L　３HM用SM　1000円　○GSX-R1100W　95～98年型用Nマフラー　サイレンサーのみでも可　適価で　近県取りに行きます
〒800-0207　福岡県北九州市小倉南区沼緑町2-6-20　101　☎093-471-4999（22～23時）　安永利典

●スズキグース350　97年型　検切れ　青　4300km　33万円　検２年付　ヨシムラサイクロンEXシステム　同製スピードフローブレーキホース　アナログ油温計付　●ホンダマグナ250S　97年型　2200km　白　完STD　たちゴケ１回あり　ウィンカー少傷　名変確実な方　当方にて名変も可　現金にて支払のできる方　往葉望
〒984-0826　宮城県仙台市若林区若林2-2-2　菊地英行

○ヤマハFZ750　１FM用純正Sシートカウル赤　新品もしくは極上品を適価で　純正新品部品何でも　できるだけ安価で　★国内物FZ750をフルパワーにする際の部品の発注や値段など情報をお持ちの方教えてください　オーナーズクラブの方等　●RZ250初期型純正Fカウル　白青美品　値引可　純正ウィンカーの程度良好の物おまけ付　１万5000円　葉望
〒759-6301　山口県豊浦郡豊浦町大字川棚7297-3　村上広三

●ホンダNSR250　～93年型用マグテックホイール　FRセット　白　Fディスクなし　ヘコミあり　４万円　カワサキZX／ZXR400用Fホイール赤　程度上　１万5000円　RS250　～92年型用Rホイール　マグテック＆テクマグ　各１本あり　程度上　白　各２万5000円　ヤマハSR用FRPタンク＆ダートラシート　シートスポンジなし　タンクキーなし　程度下　加工可能な方のみ　セットで２万円　VFR750F　86／87年型用K＆Nフィルター　3000円　SR用デイトナ製スポーツスター型ガソリンタンク　コックキャップなし　白　程度上　２万円　取望　往葉望　電話一切不可
〒164-0002　東京都中野区上高田2-52-4　折居慎一

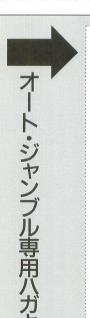
●汎用バッテリーレスキット　新品　送料込み　2000円　スクーターからヤマハSRまでキック始動できる車種に対応　車種明記葉望　FAX望　Eメール
db2@excite.co.jp
〒571-0013　大阪府門真市千石東町40-13　FAX0720-81-5664　佐藤達彦

●スズキGSX-R1100　87年型　検99年２月　青白　22000km　32万円　750用外装　TM36　φ320mmローター　ロッキード２ポット他　●ホンダCBR400F３　検99年11月　トリコロール　20万円　●CBR250RR　保切れ　黒銀　20万円　●RG250Γ初期型　赤白　6000km　８万円　●GSX-R400　85年型　検切れ　青白　13000km　８万円　●ヤマハRZ250初期型　16万円　レストア途中書付　●GSX-R1100　91年型用FRホイール　タイヤ付　５万円　カワサキKH400用EN　５万円　CBR400用FCRφ32mm　ハイスロ付　８万円　取望
〒187-0031　東京都小平市小川東町1-34-14　☎030-22-01831（13～20時）　池田勇一

★スズキGSX-R1100油冷　OH＆チューニング等安価で行います
〒355-0063　埼玉県東松山市元宿1-7-11-106　☎0493-35-5038（20～22時）　福永拓也

〈キリトリ〉

郵便はがき

50円切手をお貼りください

142-0062

東京都品川区小山5丁目14番19号
株式会社 遊風社
バイカーズ ステーション
オート・ジャンプル係

●カワサキZ1用ミクニVM33キャブレター インシュレーター付 新同 6万円 同用カーカーメガホン集合 黒 新同 2万5000円 同用Nステップ左右 エアクリーナーボックス ハーネス一式等 5000円～ ○同用TMまたはCRキャブ 3万円くらいで 同用TMRまたはFCRキャブ 7万円くらいで
〒591-8022 大阪府堺市金岡町2002-102 ☎0722-58-8401（9～24時）
孫仲芳

●ドゥカティ用ダイマグ 2.50／4.00×18 タイヤ付 17万円 ベベル用EN右ケース 5万円 左ケース 4万円 キックアーム 5万円 シビエ再メッキライトケース 3万円 現行900用φ320mm鉄Fローター 新同 7万円 旧タイプφ320／300mmローター 新品 2枚 8万円 ブレンボ4ポット削り出し金 2個 7万円 ラジアルマスター φ17mm φ13mm 各4万円 750S用黄外装 鉄タンク 7万円 シート 7万円 FRフェンダー 7万円 サイドカバー 2枚 5万円 全純正品 中古 ●MHR初期型中古 80年型あり
〒229-1115 神奈川県相模原市氷川町9-2 ☎0427-56-5140（20～24時）
須藤ひろ子

●スズキRG250E 保切れ 白 20万円 機上外中 部品取り車青&ワイアホイール チャンバー 赤タンク等パーツ多数付 ●ホンダモンキーZ50Z 15万円 ニューペイントフレーム 6Vエンジン等パーツ付 不動 ●C105 2台で10万円 不動 ●ヤマハYG-1 6万円 パーツ付 不動 ●AC90&AT90 不動 2台で8万円 ●SL125 71年型 8万円 機中外下 取望 往葉望
〒273-0021 千葉県船橋市海神3-17-14 FAX0474-37-1297
高橋充博

●ヤマハFZR250 88年型 保切れ 赤白 9万5000円 完STD 程度中 少値引可 ●スズキGSX400FSインパルス初期型用Nマフラー 1万円 FZR250用ダイシンマフラー 1万円 ホンダCB750FC用FRキャリパー 各3000円 ジェネレーター 4000円 ヨシムラサイクロンメッキマフラー 4万円 書なしフレーム 1万円 FA用FRフェンダー 各4000円 取望 ○同用USヨシムラマフラー 2万～3万円くらい ●4輪用クレーガーメッキホイール15インチ5穴3本のみ 少錆あり 1万3000円
〒375-0054 群馬県藤岡市上大塚348-2 ☎0274-24-0792（9～21時）
田村ケン

●ヤマハYZF750SP用RCスゴーレーシングイグナイター 未使用 新品 4万円 FZ750用NP 多数あり ブレンボワンピースレーシングキャリパー 左のみ 15万円
〒444-0877 愛知県岡崎市竜美旭町6-8 ☎&FAX0564-28-6807（18～22時）
前田昌司

●カワサキZX-10用ZZ-R1100Cリアホイール取付用パーツ 2万6000円 F用もあり NHK製Sダンパー 1万5000円 テックサーフφ110mmカーボンサイレンサー テールパイプφ60mm用 小傷あり 1万5000円 ホンダRC30用Fブレーキマスター 1万円 ●アライヘルメットGP2K 4輪用 白 L スペアシールド付 新同 2万5000円 ○ZXR750／ZX-9R等用倒立Fまわり 安価でZX-10用に加工済ならなお可 往葉望
〒622-0045 京都府船井郡園部町半田裏上14
片山健二

●スズキGSX-R750J 88年型用F一式 Rホイール 10万円 GSX-R1100 88年型用ヨシムラレーシングハンドルφ41mm 同製BS オーリンズRショック ハイスロ ヨシムラスターターカバー 9万円 EN 3万円 フレーム 5万円 Sアーム 1万5000円 その他あり
〒410-0821 静岡県沼津市大平1201 ☎0559-31-1307
岩崎敏幸

●カワサキZ1R用シート サイド テールカウル 黒 セットで3万円 クリーナーボックス 5000円 ハーネス 1万5000円 ロックハートOC 2万8000円 Fフォーク 4万円 アドバンテージRショック 4万円 Z&スズキカタナ用ヨシムラTMφ38mm 4万円 同用TMR-MJNφ40mm 12万円 MK2用ダイマグRホイール ノーマルSアーム 6万円 AP2ポット 2個で2万5000円 400FX用タンク&メーター 3万円 RD用タンク 2万円 EN 250cc 4万円 400ccEN TMφ38mm セットで15万円 右2本チャンバー 3万円 集合チャンバー 2万円
〒190-0013 東京都立川市若葉町2-10-8 ☎010-045-8985
竹中努

●カワサキスーパーシェルパ 97年型 保99年6月 銀緑 2500km 17万5000円 レンサルハンドル 純正キャリア付 ●ゼファー1100用パーツ テックサーフ集合マフラー 程度中 アップ ダウンにする中間パイプ マフラーステー付 6万5000円 ヨシムラBSプレート 7mmアップ&7mmバック 茶 未使用 新品 2万5000円 タンク 少ヘコミあり 美品 黒マイカ 1万5000円 以上まとめて買ってくださる方値引可
〒274-0823 千葉県船橋市二宮2-3-1-302 石井方 ☎010-424-3301（18～23時）
川井勝吉

●ドゥカティM900 94年型 検99年12月 パール橙赤 6500km 85万円 応談 オーヴァーステンカーボンマフラー JMCA モトプランBS パワークラッチ&スプリング ハイスロットル Fメッシュホース他 タイヤTX15／25 7分山 モチュール300V使用 一見されたし 近県の方届けます
〒262-0032 千葉市花見川区幕張町5-399-14-201 ☎080-681-6293（12～20時）
本郷路幸

●ホンダVFR750R RC30用パーツ ウイニングラン製ワンオフマフラー 10万円 AP製ブレーキキャリパーCP3386 2個 キャリパーサポート メッシュホース マスターシリンダーCP3125 セットで12万円 HRC製レーシングマグテックマグホイール F17インチ R18インチ セットで6万円 ウイニングラン製鋳鉄ブレーキディスク 新品未使用 2セット 8万円
〒416-0909 静岡県富士市松岡905-5 ☎020-771-4461（18～24時）
橋本賢

●ヤマハXS650 80年型 検切れ 黒 27000km 28万円 トライアンフマフラー 大型ハンドル&カウル Rサイドバッグ付 改造公認車検取得済 クラッチ&バッテリー新品 検取得渡し 検なしの場合価格応談 大切に乗ったXSです 一見の価値あり 他パーツ付 取望
〒804-0042 福岡県北九州市夜宮3-6-1-207 ☎093-883-0541昼 0545夜（9～22時）
古賀勝次

●ホンダSS50後期型 保切れ 青メタ 8200km 12万円 実動 当時のままの塗装とメッキ ●Z50J 白 4500km 9万円 3年前にレストア ●CB450 K0 CB72 CL77用書付フレーム シート タンク マフラー他各種あり ●CZ100用FRフェンダー 1万3000円 マフラー 3万5000円 Z50M／Z用FRフェンダー 新品 各8000円 他多数あり ●ドリーム50用FRフェンダー マフラー 各3000円 新品 ○C100用EN マフラー 適価で 葉書／FAX望
〒254-0002 神奈川県平塚市横内2731 小宮ハイツ2 FAX0463-55-9784
小島多賀雄

●カワサキKZ1000MKII用エアクリーナーボックス 2000円 同用キャブ 2万円 Z1／2用ノーマルFRホイールセットで2万円 同用ステップ 5000円 同用キャリパー左右 応談
〒463-0093 愛知県名古屋市守山区城土町150-102 ☎052-793-7620
加藤泰貫

●BMW R100R ドーケンバージョン2 95年型 検99年4月 ターコイズ緑 12000km 100万円 K100用ハンドルグリップヒーター BS フラットレーシングマフラー CRキャブ WP製Rショック SPLシート ハイコンプピストン ハイカム ステンメッシュホース 5万円追加で検取得可 ビキニカウルあり カラー写真送ります
〒432-8062 静岡県浜松市増楽町1449-1 ☎053-440-4883（20～23時）杉山智久

●ヤマハRZ350用メーター ライト サイド&テールカウル シートベース&表皮 2万円 レトロ製BS 新品 3万円 RZ250R用サイド&テールカウル 5000円 テールライト 5000円 イシイ製F3フェンダー 希少品 新同 2万円 TZR250用Rマスター 3000円 TZ250 80年型用φ35mmキャブ 2万円 Sアーム 加工品 3万円 バフがけ済品 4万円 同89年型用アルミタンク 2万円 K&Nパワーフィルターアダプター付 各4個 新品 1万2000円 ●高効率ヘッドライトバルブ各種各新品 2個入り 格安
〒567-0803 大阪府茨木市中総持寺町14-6-2F3 ☎0726-38-0839（～23時）
加藤礼浩

●カワサキZ1300 80年型 検99年8月 緑 12000km 48万円 程度中上 ダンガーニ集合 RC30用Fマスターシリンダー アールズブレーキホース 丸目ライト ジュラルミンハンドル SM 取望
〒377-0431 群馬県吾妻郡中之条町大字岩本2549-3 ☎0279-75-4191（19～22時）
唐沢修二

●スズキGSX1100S逆輸入車用パーツ Nマフラー 美品 1万5000円 アールズOC10段 ホースなし 1万円 ハザード付プッシュキャンセルウィンカースイッチ 5000円 シリコンプラグコード IGコイル付 新品 3000円 K&Nパワーフィルター 100km使用 3000円 ステンメッシュブリーザーホース オイルキャッチタンク付 3000円 プロト製ハザードリレー 汎用多機能リレー 新同 各2000円 イグナイター 3000円
〒336-0012 埼玉県浦和市岸町5-13-3-A203 ☎010-043-3557（10～18時）
高杉篤陽

●ヤマハSRX400 91年型 検切れ 銀 22000km 8万円 程度中 STD 書類あり
〒816-0844 福岡県春日市大字上白水1083-4 ☎010-519-4354（9～21時）
有田泰

○ヨシムラ製オイルブリーザータンクキット スズキGSX1100S用ヨシムラ製スプロケットカバー ブレンボ製FRブレーキマスター 以上適価で
〒901-0311 沖縄県糸満市武富23 ☎010-221-4605（17～23時）長嶺ススム

●ヤマハSR500SP 83年型 検切れ ガンメタ 16000km 11万円 STD車 程度中 Fディスク ●SR500 83年型 検切れ 赤黒 20000km 18万円 程度上 Fディスク ●スズキウルフ50 82年型 保切れ 赤 3500km 8万円 程度上
〒523-0015 滋賀県近江八幡市上田町1048-15 ☎010-715-4586（9～23時）
奥山英介

〈キリトリ〉

① 売りたし=● 買いたし=○ 交換希望=■ その他=★
② メーカー名
③ 車名、タイプ名
④ 年式 19 年 型／不 明
⑤ 車検 19 年 月まで／検切れ
⑥ 保険 19 年 月まで／保切れ
⑦ 塗色
⑧ 走行距離 km
⑨ 希望価格 万 円
⑩ 車両説明

⑪ 取望／葉望／往葉望／電望（午前午後 時～午前午後 時）
⑫ 連絡先 〒 都道府県

☎ （ ） 電話番号を掲載 する・しない

氏名 印

オート・ジャンブル専用ハガキ

編集部から問い合わせをする際などに電話番号が必要です。これと住所が記入されていないものは掲載いたしかねます。

DUCATI

晴れた日は荒野を目指し、
雨の日には磨きをかける。
タリオーニの宝石は
いつでも輝いています。

750SS IMOLA仕様

エンジンはデスモ機構搭載の750GT用をオーバーホールして使用。車体周りは現在フルレストア中です。詳細はお気軽にお問合せ下さい。

本体価格 280万円

110万円 851STRADA グリーン 外観コルサ

268万円 750S '74年式 機関良好 他1台有り

175万円 900MHR イモラ仕様 '82年式前期 エンジンフルOH スポークホイール ブレーキ他詳細はお問合せ下さい。

135万円 900MHR キック イモラ仕様 '83年式 黄 走行12,043km

50万円 906PASO '89年式 赤 検12/5 走行23,489km コンチマフラー フロント4POTキャリパー

45万円 400F3 '87年式 白/赤/緑 走行16,400km オーリンズリアショック リアフローティングキット コンチマフラー

95万円 250SCRAMBLER '62年式 青/シルバー フルレストア 希少車

130万円 350MARKIII '74年式 赤 走行2,099マイル フルレストア 軽二輪登録可

引取り、納車は無料!!

当社では新車・中古車をご購入頂いた際はもちろん、重整備車両の引取り、納車時にも原則として車両運送費用は戴いておりません。詳しくはお電話にて、お問合せ下さい。

■現行モデルの中古車も常時在庫しております。

■買取りのご相談は、県外、遠方の方もお気軽にお電話下さい。

7,000円の商品はお陰様で完売いたしましたが、ご好評につき新たに20セット限定で入荷しました。(為替の変動で価格が変更となっております。ご了承下さい。)

コンチマフラーバンド ¥8,000/1コ

HIROSHIMA

moto shop imoto

〒730-0042 広島市中区国泰寺1丁目10-18
TEL.082-541-5491 FAX.082-541-5493

●毎月第3日曜日定例ツーリング ●営業時間/AM10:00～PM8:00
●定休日/毎週火曜日 ■通信販売いたします。

●カワサキZX-7RR 96年型 ライム緑 180万円 応談 国内物250台のうちの1台です スーパーバイクキット組込み車 美車 120ps以上 逆輸入車とはショック＆EN違います レース未使用車 検取得可
〒918-8007 福井市足羽5-3-8 ☎020-127-4085（20～23時） 川上政則

●ホンダCB750K0 69年型 検切れ 青 110万円 機外共美車 砂型EN ●砂型K0用書付フレーム 20万円 砂型OH済EN 35万円 砂型パーツ取りEN 実動 15万円 K0用キャブレター 5万円 黒キルスイッチ 2万5000円 フランジAssy 8000円 砂型用スピード＆タコメーターセット 4万円 ●カワサキA7アベンジャー 68年型 青 45万円 美車 軽二登録可 ●CB72／77用パーツ 多数あり
〒656-0054 兵庫県洲本市宇原2-16 ☎0799-23-0547（19～22時） 切石昌宏

●カワサキGPX750R 87年型 検99年5月 黒灰 28000km 18万8000円 STD 機上外中上 ●ヤマハチャピイLB50A 79年型 保切れ 赤白 5000km 3万8000円 機外共中上 ●スズキGS650G 82年型 検切れ 銀 16000km 15万8000円 機外共中上 ●Z750FX-II用EN 3万円 ホンダCB750K0新品パーツ エアクリーナーケース 青 セット 8万8000円 サイドカバー 左右セット 青 6万5000円 サイドカバーエンブレム 黒地 左右セット 2万5000円 他あり 取望
〒630-0000 奈良市九条31 ☎0742-63-0152（21～23時） 岡本信二

●長江750サイドカー 96年型 黒 100km 60万円 中国製 個人輸入 3人車検受渡し可 ●ドゥカティ750S 73年型 検99年4月 黄 13000km 220万円 BS 右チェンジから左チェンジに改造 アップハン NPあり STD新品フレーム1本付 ●900MHR 83年型 検2年付 赤銀 17000km 80万円 キック最終型 メッキアルミシリンダー ハイコンプピストン ビッグバルブ NCRアルミタンク Sシート オーリンズRショック ベルリッキアルミSアーム 武川油圧クラッチ 値引応談 往葉望
〒592-0014 大阪府高石市綾園3-2-5-409 長江徹

●ホンダRC30用ノーマルFホイール 5000円 Rホイール ミシュラン新同タイヤ付 1万5000円 ○同用ガソリンタンク 程度不問 安価で ブレンボラジアルポンプマスターシリンダー 削り出しボディの旧タイプ 適価で スズキグース用Sシート 5000円くらいで
〒530-0005 大阪市北区中之島4-2-41-202 ☎06-446-1756（18～24時） 森本忍

●スズキGSX-R1100M 91年型用EN一式 9000km使用 13万円 応談 ただしOCはなし 左側のミッションカバーのネジ穴に小さなクラックあり オイル漏れ等の問題なし リアSアーム＆ショック 7万円 郵送希望の方は送料などのご検討ください ●スズキジムニー550 85年型 検2000年2月 55000km 35万円 4WD LH／2WD インタークーラーターボ ステレオ エアコン スタッドレス付 程度良好 取りに来る方のみ
〒001-0022 北海道札幌市北区北22条西9-3-25-202 ☎011-737-2915 附柴裕之

●スズキGSX-R1100RM 91年型用外装一式 シート カウル タンク ヘッドライト テールランプ ミラー ステーキー 3点セット付 12万円 同用自家塗装カウル バラ売り可 応談 同用FRホイール タイヤ ブレーキ ディスク付 6万5000円 同用Nキャブ 2万円 同用イグナイター 1万円 同用新同レギュレーター 1万円
〒238-0017 神奈川県横須賀市上町4-59-101 ☎0468-25-6547（19～23時） 山田真知武

●ホンダVFR750インターセプターRC24用トリコロール外装一式 32万円 足まわり 三ツ又＋Fフォーク＋ホイール一式 22万円 メーターAssy 260km／h 4万8000円 マフラー EX含む 18万円 ●VFR750FK-ED RC24逆輸入車用280kmスピードメーター 3万円 スターター＆ウィンカースイッチセット 1万8000円 すべて新品 ○VFR750F RC24用HRCキット Sアーム 3万円くらいで 他パーツも希望 価格応談 アドバンテージショーワ製ϕ43mmクイックリリース付正立フォーク できれば新品を15万円程で
〒177-0043 東京都練馬区上石神井南町11-8 ☎03-3929-5016（20～23時） 田中アオイ

○ホンダRC30用ブレーキ＆クラッチマスター セットで2万2000円くらいで 単品でも可 その場合1万円くらいで ○CB1000SF ED仕様用260kmメーター 同用イグナイター 適価で 葉望
〒939-2726 富山県婦負郡婦中町蔵島265-5 栗林健二

●ホンダTLR200 84年型 保2000年4月 赤白 2200km 7万円 Rタイヤ新品 機上外中 ■750または250ccのオンロード車 書付 程度不問 不動車可 当方上記車
〒987-1304 宮城県志田郡松山町文化丁411 ☎0229-55-2730（18～21時） 吉田謙太郎

●ドゥカティ851ストラーダ 92年型 検2000年6月 赤白緑 6000km 80万円 初期型カラー オールペイントSP4タイプペイント済Sシート付 オーヴァーサイレンサー ノーマルあり
〒371-0846 群馬県前橋市元総社町147-2 ☎027-253-0380（9～21時） 大野高志

●ヤマハFZR1000 3GM 89年型用EN キャブレター ラジエター メインハーネス イグナイター セットで17万円 値引可 バラ売り可 ●FZ750にFZR1000 87／88年型用Sアームやアームリレーを装着するキット 750も可 2万円 同キット 89年型～用 4万円 ホンダCB400F用セレクトBS新品 2万円
〒712-8031 岡山県倉敷市福田町浦田2461-21 ☎080-605-0012（19～22時） 岡野亨

●カワサキGPZ900R A6 89年型 検99年4月 黒金 26000km 145万円 OH後3000km走行 マルケジーニFRホイール 3.50×17 5.50×17 OW01用Fフォーク Fブレーキ ブレンボ4ポット＋オリジナルϕ320mmローター Rブレーキ ブレンボ2ポット Fマスター ロッキード3125-2 RC30用クラッチマスター ワンオフSアーム 削り出しステム プレートタイプBS ヨシムラTMR-MJNϕ38mm オーリンズRショック ワンオフ4-2-1チタンEX スプロケットカバー エレメントアダプター バイカーズステーション97／1月号に掲載された車 往葉望
〒436-0343 静岡県掛川市五明169 松浦孝司

○モトグッツィイモラI 350cc 2バルブエンジン 実動のもの 5～10万円で 応談
〒390-1702 長野県南安曇郡梓川村大字梓456 ☎0263-78-3224 梶野真登

●スズキGS650GIII 83年型 検99年6月 銀 14000km 18万円 程度中 ●同用V＆Hスチール集合 本来GSX550ESの物 3万円 ●ヤマハ1KT 青 3万円 廃車済 外装ボロ ●ホンダNC30用EN 2万円 他に外装＆足まわり以外の部品あり 3XC用メーター 美品 1万円 Sアーム 5000円 CDI 5000円 GSX-R1100M用Fディスクローター左右 1万5000円 ニッシン6ピストン 金ボディ左右 2万円 ダイノジェットST3 K＆N付 1万5000円 黒銀左カウル 左シートカウル 傷あり 各5000円 ニッシン4ピストン左右 1万2000円 往葉望
〒113-0024 東京都文京区西片2-12-3 谷川弘泰

●カワサキ用ミッチェルシケインFホイール3.50×17 新品 3万5000円 スズキGSX-R1100油冷用WP製Rショック 2万5000円 ホンダRC30用Nディスクプラスμフローティングピン組込み済 左右セット 2万円
〒154-0001 東京都世田谷区池尻3-28-23 ☎010-54-67903 宮入浩二

●ホンダM85型 35万円 実動車 ●ラビットS301 18万円 実動車 ●S601型 38万円 実動車 ●ピジョンC-200 S201 S211 S202 各車レストア用 3万円 ●ラビット＆ピジョン用部品あり
〒590-0904 大阪府堺市南島町1-17 ☎0722-29-0180 高宮清剛

○ドゥカティ900SS 91年型～用左右ステップ ペダル一式 色不問 M900用社外BS 以上適価で ●ヤマハTDM850初期型用オーリンズRショック 1000km使用 3万円 M900用純正マフラー左右 各2万円
〒014-1201 秋田県仙北郡田沢湖町生保内字武蔵野120-46 ☎020-27-04286（8～22時） 小松茂

●スズキGSX1100Sカタナ 84年型 検2000年6月 赤銀 24000マイル 33万円 FRブレーキパッド Fタイヤ バッテリー エアクリーナー新品 外上EN良好 すぐ乗れます 取望
〒432-8016 静岡県浜松市中山町51 ☎053-454-2717（8～22時） 楠野三男

■売買指定マーク
●＝売りたし ○＝買いたし ■＝交換希望 ★＝その他

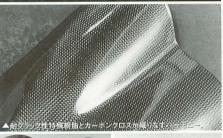
■文中略語一覧
書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル(N)、フロント＝F、リア＝R、シングル＝S、ダブル＝D、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝Sアーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝Sダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

カーボンとアルミニウムの芸術

ORIGINAL STEP KIT

H-Dスポーツスターステップキット ￥68,000
●ステップ位置 215mm後／0mm上下 ●ニードルベアリング使用 ●白アルマイト（各色及び硬質アルマイト、Ni-p受注可）

ビューエルステップキット ￥42,000
●ニードルベアリング使用
●白アルマイト（各色及び硬質アルマイト、Ni-p受注可）

HONDA VTRステップキット ￥79,000
●ステップ位置15mm前／10mm上、20mm上 可変
●ニードルベアリング使用
●白アルマイト（各色及び硬質アルマイト、Ni-p受注可）

▲3次元プログラムで巧みに表現されたインスピレーション

CFRP COMPOSITE

▲耐クラック性特殊樹脂とカーボンクロスが織りなすハーモニー。

ビューエル

CFRPバイザー	￥22,000
CFRPフロントフェンダー	￥28,000
CFRPサイドカバー	￥12,000
CFRPシートカウル	￥58,000
CFRPスプロケットカバー	￥14,000
スウィングアームサポート	￥16,000

HONDA VTR

シートカウル	￥52,000
タンデムカバー	￥14,000
シングルシート	￥64,000

ORIGINAL STEM KIT

▲最強の素材となめらかな曲線と陰影のコントラスト。

HONDA VTRステムキット	**￥154,000**
VTRトップブリッジ	**￥48,000**
ビューエルステムキット	**￥162,000**

●A7075-T6削りだし
●白アルマイト(各色及び硬質アルマイト、Ni-P受注可)
●フォーク径、オフセット違い受注可

HONDA VTR & ビューエル 6ポットブレーキキット ￥331,600

●ディスクローター	￥72,000／1枚
●キャリパーサポート	￥12,000／1個
●AP4466	￥69,800／1個
●カーボンパッド	￥12,000／1個

ツインの領域を震撼させる五つの異端“Five Heretics”

優れた機能と性能、美しいデザイン、そして信頼性と耐久性。そんなモノ造りを追求する情熱が、南の地でひとつの実を結びました。

“ファイブ・ヘリティクス”は下記5社の共同開発したブランドです。

株式会社 フジヤマ CF事業部
〒899-5412 鹿児島県姶良郡姶良町三拾町1371-13

KILLIFISH
INDIVIDUAL MOTORCYCLE PROMOTION
Original FRP Parts & Original Coat
キリーフィッシュ
インディビデュアル MC プロモーション
〒899-5404 鹿児島県姶良郡姶良町永瀬78

T's M's R&D
ティーズ エムズ アールアンドディー
〒899-0211 鹿児島県出水市知識町780

有限会社 バイクハウス
鹿大前店 〒890-0063 鹿児島市鴨池1-3-1
加治木店 〒899-5241 鹿児島県姶良郡加治木町木田941-1
笹貫バイパス店 〒891-0113 鹿児島市東谷山4-17-5

アクティブ
〒890-0073 鹿児島市宇宿2-26-18
〒890-0063 鹿児島市鴨池1-1-18(S.S.)

商品についてのお問い合わせ、お求めは……
株式会社フジヤマ CF事業部
Club.F
for backyardbuilders

TEL 0995-66-5200（ダイヤルイン）
FAX 0995-66-5222
E-mail club-f@mui.biglobe.ne.jp

●価格はすべて消費税抜きの価格です。
●注文済みの商品につきましてはキャンセル・返品・交換はお断りいたします。
●掲載のMCパーツはレーシングパーツです。
●価格・仕様は予告なく変更されることがありますのでご了承下さい。
●お取り引きご希望の販売店様は電話にてお問い合わせ下さい。

●スズキGT380初期型用フレーム 通関証付 9万円 7型用Nマフラーセット 1万8000円 Fフォークセット 2万円 サイドカバー右 2000円 FRホイールセット 錆あり 1万円 カワサキZ400GP用ビートBS 黒 2万8000円 RPM管 2万7000円 ハリケーンセパハン 3000円 旧インパルス用セレクト新品BS 2万5000円 ●ホンダホーク250 保切れ 青メタ 26万円 キャラメルシート ビートフェンダー付 ●CB400N用シート 1万2000円 Rカウル 2000円 塗装用タンク 3000円 FRホイールセット 1万5000円
〒987-0431 宮城県登米郡南方町太田13 ☎010-376-0902（19〜22時）
太田拓哉

●ホンダVFR750F USインターセプター 86年型 検2000年7月 トリコロール 6000km 60万円 NC30用Fまわり他 CBR600F用R足まわり他改 RC30用ブレーキ＆クラッチマスター 社外Rショック 外装新品 グラブバー 可変スクリーン 4-1マフラー付 オーヴァー製サイレンサー他 キャブOH済 他調整済
〒307-0015 茨城県結城市鹿窪1305-3 ☎0296-32-3242（20〜24時） 松本駿

●ホンダスーパーカブC-105 62年型 茶 14万円 EN他OH済 ●同C-100 赤 14万円 美車 ●CB750K0〜4用再メッキ済リム 1台分 2万円 C-100用OHVエンジン OH済 4万円 陸送します
〒385-0013 長野県佐久市大字横和397 ☎0267-67-2720 土屋圭一

●ヤマハDT200用イシイ製アルミサイレンサー 37F／ITG／3ET用 各5000円 ホンダXLRバハ用最終型青シート サイドカバー左右 Fフェンダー XR用Rフェンダー 程度良好 一式で8000円 CBX400F用Fフェンダー パール白 程度良好 5000円 GB500用純正マフラー 新同 1万円 取望
〒156-0054 東京都世田谷区桜丘2-26-6 ☎03-3425-9511（20〜22時）
寒河江ヒトシ

●ホンダCBR900RR 94年型 検2年付 トリコロール 19500km 60万円 ED仕様 機外共上 オーヴァーカーボンスリップオン付 他STD タイヤBT-56 SSに交換後200km SM PL付 雨天未使用 屋根付車庫保管
〒983-0833 宮城県仙台市宮城野区東仙台2-7-36 ☎022-291-2849（20〜21時）
後藤靖雄

●ヤマハXJR400用Rショック ブレンボキャリパー ホンダCB400SF用メーター Rショック YZF750用6ポットキャリパー カワサキZ400GP用OC サーモスタット ヘルメットアライアストロリベラ オムニ 各新品 バイカーズステーション ロードライダー ビッグバイククルージン ライダースクラブ タッチバイク等バックナンバーあり 各5000〜5万円 オマケあり 往葉望
〒812-0061 福岡市東区筥松3-1-23
根兵和秀

●ホンダフリーウェイ 94年型 保切れ 黒 13000km 16万円 FRタイヤ新同 バッテリー新品 ●ヤマハFZR1000用カーカー FZR250初期型用サンセイ集合 各1万7000円 RZ初期型用メーター キャブ一式 各1万円 FZR1000用シート 8000円 CBX／CBR400F用エクストラBS 新品 各1万円 CB750FA用Fホイール 1000円 カワサキZ2用Nマフラー 1台分 2000円 これのみ取りに来る方
〒603-8425 京都市北区紫竹下緑町5-2 ☎075-495-4383 岩康彦

●ヤマハTY175コンペ 83年型 白 10万円 程度上 ●HT90用オイルタンク 再塗装済 6000円 DTIF用SUSバッテリーボックス 1万3000円 同用EN ホイール 書付フレーム等全部で5万円 ■DTI／XSI用新品黒エンブレム 当方新品赤エンブレム ○DTI／DTIF用キットチャンバー 程度のよい物 往葉望
〒350-1203 埼玉県日高市旭ヶ丘135-14 平沼守之

●スズキGS650G-II 82年型 検切れ 銀 18000km 28万8000円 STD 機外共中上 要整備 新品Rホイールあり ●GS650G-III 86年型 検切れ 銀 33万円 STD オリジナルビキニカウル付 取望
〒542-0086 大阪市中央区西心斎橋1-10-14 ☎06-536-4197 中嶋明

●ヤマハSR500 右サイドカー付 88年型 検2000年9月 紺白 8000km 100万円 本車はドイツ仕様にEML製右サイドカーを付けた物 正規3人乗り アールズ式Fフォーク インチダウン他 日本に1台のみ H-D 93年型以降と交換可 ●ホンダCBX1000改 79年型 検99年12月 銀 23000km 100万円 ソロ専用 資料＆新品付 手入れ不要 ●SS50 67年型 銀黒 6251km 15万円 廃車済 新品SP付 ●ドリーム50 定価にて 新車未登録 車台番号AC15-100184 室内保管 ●GT80 83年型 白 10万円 最終モノショック 予備部品付 往葉望
〒520-0846 滋賀県大津市浜大津2-3-13 橋本正輝

●スズキGSX-R750 96年型 検2000年5月 黒銀97年カラー 9000km 52万円 国内仕様リミッターなし ベガスポーツスリップオン オーリンズRショック Rタイヤ2分山 立ちゴケ傷あり
〒417-0073 静岡県富士市浅間本町6-1 ☎0545-57-4778（22〜24時）
加賴沢哲也

●ホンダモンキーM型用純正ハーネス Assy コイル IG オリジナルキー2本付 2万円 メッキモンキー用純正S／A 5000円 A型モンキー用シート 6000円 ϕ24mmビッグキャブ ハイスロ付 4000円 50ccNエンジン OH済 ロータリー手動クラッチ 6000円 ステンメッシュクラッチケーブル 1500円 青アルマイトRスプロケ＆クラッチカバーセット 3000円 4ℓ刻印＆書なしベースフレーム 打刻します 6000円 Z1／2透明ポイントカバー 新品未開封 当時の物 2万円 取望
〒347-0107 埼玉県北埼玉郡騎西町正能795 ☎030-401-6032（15〜19時）
加瀬尊文

●カワサキZZ-R1100用ビート製ナサートT2チタンマフラー 150km使用 極小傷あり 11万円 ZZ-R1100D用キャノピーチタンスクリーン 新同 1万2000円 スクリーンクラフトスクリーン 美品 4000円 ポジポリーニ製カウル他ボルト一式 青＆金 各4000円 SP忠男アップハンスペーサー 4000円 GPZ900R用ベビーフェイスマフラー STDタイプ 500km使用 7万円 葉望
〒710-0011 岡山県倉敷市徳芳869-74
今井祐一

●ドゥカティパソ750 87年型 検99年5月 赤 25000km 60万円 アクロンマービック ブレンボフローティング鋳鉄＋4ポットキャリパー FCRキャブ ロッキードマスター タイヤ8分山 ショックOH済 ヨシムラステンメッシュホース シート張替済 ポジポリーニ往葉望
〒165-0026 東京都中野区新井4-4-2-4B 曽我部晃

●ドゥカティF1ラグナセカ 87年型 検2000年2月 赤銀 16000km 105万円 モンジュイ用FRホイール フローティングディスク ベルリッキマフラー別に付けます 程度極上
〒433-8124 静岡県浜松市泉1-21-5 ☎053-473-8377（18〜23時）平出圭志

●スズキGSX-R750用フレーム EN同1100用シート 各1万円 Sシートカウル 5000円 EN 5万円 ヤマハOW01用Uカウル 5万円 シートカウル 3万円 鋳鉄ディスク2枚 3万円 マルケジーニRホイール 6.00×17 7万円 FZR1000 87年型用フレーム 1万円 Sアーム 1万円 シート 8000円 Fディスク2枚 2万円 キャリパー2個 1万5000円 Rキャリパー 7000円 ラジエター 1万円 メーターセット 1万5000円 ホンダVFR750RK RC24用HRCキットパーツFフォークϕ43mm スペアオイルシール2セット付 12万円 ○Z750FX用EN
〒201-0003 東京都狛江市和泉本町1-2-6 ☎03-3488-9112（20〜22時）
丸山匠

●ホンダRC30用耐久片目カウル 上下割れあり 3万円 同レース用タンク ヘコミあり 3万円 ●ゴールドモンキー 84年型 527km 15万円 極上 ●MB5 7万円 程度中 ●CZ100用レストア済EN 新品部品多数使用 10万円
〒191-0043 東京都日野市平山3-22-16 ☎030-49-71267（19〜22時）
佐藤健太

●BMW R100 81年型 検2000年1月 ダーク緑 34000km 37万円 エンジン良好 ツインショック ●スズキRG50 4万円
〒432-8037 静岡県浜松市南伊場町10-12 ☎053-458-1531（内3145）滝勇人

●ベータテクノ250 94年型 黒黄 20万円 未登録 フォークチューニング ミシュラン新同
〒198-0036 東京都青梅市河辺町9-7-1-4-502 ☎0428-21-6336 内山豊

●ドゥカティM900 94年型 検2000年8月 赤 13000km 84万円 TDMRキャブ オーヴァーマフラー＆カウル ●クッチョロカーボンフェンダー
〒877-0033 大分県日田市大部町2500-2 ☎0973-24-1736（19〜23時）
森山雅裕

●ホンダVTR1000F 97年型 検99年8月 赤 2900km 70万円 ヨーロッパ仕様 純正Sシートカバー付 程度極上
〒135-0061 東京都江東区豊洲2-2-3-407 ☎03-3533-9710 菊田哲郎

KENSO CORPORATION
WORLD CHAMPION CARBURETOR
HYPERFORMANCE PARTS SPECIALISTS

STAGE 2

本物を追求するかたくななスタイルが世界をうならせた!

'98インターモトにて紹介されました。

CHASSIS DYNAMO

シャーシダイナモ パワーチェックサービス

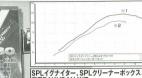
BAKUDAN KITとご希望の排気システムを組み合わせたファインチューニングが出来ます。
●計測のみ ¥1,000 ●プリントアウト ¥1,500 ●データファイル保存 ¥2,500

DOBAR KIT GSF1200用

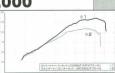
SPLイグナイター、SPLクリーナーボックス、専用BAKUDAN KIT

¥65,000

STREET DOBAR KIT ZRX1100用

新発売

SPLイグナイター、SPLクリーナーボックス、専用BAKUDAN KIT

260km/hメーターを付ける事によりリミッターが解除されます。すでにリミッターカットをしている方、260km/hメーターを付けている方は、メーターなしをご購入下さい。

(メーターなし) **¥41,000** (260km/hメーター付) **¥65,000**

DOBAR KIT XJR1200用

ドーバーファンネル、ピックアップローター、専用BAKUDAN KIT、ストッパーボルト **¥65,000**

GSF1200/S用 260km/hメーター	XJR1200/400用 260km/hメーター	XJR1200用パワーインシュレーター
¥18,000	¥14,800	¥16,000

GSF1200、XJR1200オーナー待望のフルスケールメーターです。完全ボルトオン設計でどなたでも気軽に交換が可能です。

OTHER PARTS

パワーフィルターキット

ファン待望のパワーフィルターキットをKENSOからリリース。基本的にボルトオンでセッティング不要です。

ZEPHYR400	¥36,000
ZRX400	¥36,000
XJR400/R/S	¥36,000
FZ400	¥36,000
TW200	¥21,000
セロー225	¥21,000

S-A TYPE SWITCH

ハイスロット取付時に生じるスペースの問題を解消する薄型スイッチです。
ライトのON・P・OFFスイッチ付きです。
汎用につき加工する車種も有ります。
¥14,800

BATTERY CASE

クリーナーボックスを外した時に生じるバッテリーの取付位置の不具合を解消します。

XJR400用	¥3,800
FZ400用	¥3,500

BREMBO CALIPER SUPPORT

《超超ジュラルミン》7075材を使用しております。

写真はHONDA用です。

適合車種
TRX850,V-MAX,XJR1200/1300,
CB1000,X-4,GSF1200,
ZZR400/1100,GPZ900R,
ZEPHYR1100,ZRX1100、
その他各車種
¥19,800

ZRX1100ポジションランプKIT

通常、エアダクトの付いている所にこのポジションランプを付けることで、貴方の愛車をドレスUPします。また、常時点灯式のヘッドライトのON、P、OFFも可能になります。
(スイッチは2種類あります。ノーマルスロットル対応及びハイスロ対応)
¥29,800

バクダンエアキャップ

バクダンキットのメインジェットの形のユニークなバルブキャップです。貴方の愛車にいかがですか。アルミ削り出し(2コ入り)
¥1,900

KENSO A/Fメーター(空燃費テスター)

キャブレターセッティングを行う際に、このKENSOオリジナルA/Fメーターを使用することにより理想空燃費に簡単に合わせることが可能です。又、サーキット等でセッティングする際にも便利です。軽量、コンパクト、低価格。KENSOスタッフお勧めのスペシャルツールです。
(尚、マフラーアタッチメント取り付け加工も承りますのでお気軽にお問い合わせ下さい。)

内容/モニター・ハーネス・センサー・取り付けアタッチメント・ステー・断熱材・説明書

¥138,000

至五反田
KENSO
至世田谷
卍 光明寺
千鳥町
池上線
下丸子
環八
目蒲線
千鳥局
武蔵新田
至横浜
至羽田

world champion carburetor
KENSO
KENSO CORPORATION

株式会社ケンソー 〒146-0083 東京都大田区千鳥3-9-5
営業時間 平日10:30～7:30 日曜・祭日10:00～6:30
年中無休(但しイベント等、出展により休業する事もございます。)

お問い合わせ
03-3757-4176
03-3757-2497
KENSOホームページアドレス http://www.poca2.co.jp/kenso/

車検(¥64,500～)
車両販売・修理
●各種ブランド取扱店●
●親切・丁寧をもっとうにしております。気軽に遊びにきて下さい。STAFF一同、心よりお待ちしております。

通信販売でもお求め頂けます。

KENSO通販システム
1、現金書留 商品代+消費税(5%)+送料¥700(北海道、沖縄、離島¥2,000)をKENSOまでお送り下さい。
2、代金引き替え 商品代+消費税(5%)+代引き手数料¥700+送料¥700(北海道、沖縄、離島は¥2,000)を商品と引き替えにお支払い下さい。
…商品注文先は03-3757-4176まで。
※¥20,000以上ご注文のお客様は送料サービスとさせて頂きます。

BS12カタログ請求券

※ 住所、氏名、年齢、電話、お乗りのバイク名をご記入の上、切手100円分を同封の上、お送り下さい。

●カワサキGPZ400R　84年型　検切れ　赤黒　13000km　15万5000円　EN＆キャブOH　Rタイヤ新品　Fタイヤ8分山　機中上外極上　600用エンドバー付　Rシート　検2年付です　●ホンダフリーウェイ　パール白　12万円　以下レストアベース車　●GB250クラブマン　5万円　II型　●ゼファーC3型　白　8万円　●CB400F　25万円　408cc　EN2基　2台分パーツ付　●ヤマハRZ250RＩ型　7万円　●GX750E　9万円　●メットインスクーター3台あり　●CB400SF用FRまわり　各3万円　EN　2000km走行　4万円
〒239-0828　神奈川県横須賀市久比里2-5　D42　☎0468-42-1015（19〜23時）　柳澤弘昌

○ドゥカティ900MまたはSS　89年型〜　事故車　部品取り車　他パーツ
〒598-0021　大阪府泉佐野市日根野3773-1008　☎080-88-01788 武輪安浩

●ホンダCD125　86年型　保2002年12月　黒　5200km　5万円　機外上　毎日通勤に使用　時速80kmは簡単に出ます　完STD　荷台に着脱式タンデムシート付けます　取望
〒387-0004　長野県更埴市倉科862
☎026-273-2302　嶋田孝

●カワサキGPZ900R用ツキギデクスターアップタイプ　極上　9万円　右側ステッププレート　8000円　5.5Jホイール用オフセットスプロケット　1万円　ゼファー1100用OC　5000円　カーカーエキパイ　1万円　取望　往葉望
〒333-0865　埼玉県川口市伊刈97　ナミキハイツA-202　田村秀行

●カワサキZZ-R1100D用EN　13万円　Nキャブレター　3万円　Nシート　5000円　その他Sアームなどあり　○ZX-10用カスタムパーツ　特にFフォークホイール　Rショック等　適価で　○ホンダQR50　ヤマハPW50　共に程度上の物　適価で　近県取りに行きます
〒959-3424　新潟県岩船郡神林村大字牧目847　☎0254-66-7552（18〜22時）　小川佳文

○スズキGSX750S3または同E4　共に程度不問　適価で　部品取り車　ENのみでも可　●ヤマハDT200R　3ET用RSVサイレンサー　5000円　SRX600用ブルックランズマフラー　2万円
〒211-0041　神奈川県川崎市中原区下小田中2-24-29-306　☎044-798-2227（19〜22時）　井上修

●ヤマハSRX250　保切れ　イタリアンカラー　16000km　4万5000円　程度中　実動　Fフォークオイルシール要交換　さらに値引可　取望　葉望
〒253-0063　神奈川県茅ヶ崎市柳島海岸6-22　野田慶

●富士重工ラビット　保切れ　青白ツートーン　20500km　13万円　シート張替　バッテリー新品　通勤に使用中　部品付　他ラビットあり
〒761-8084　香川県高松市一宮町262-17　☎087-885-1274（19〜23時）　池原幸吉

●ホンダブロス650　88年型　検99年5月　黒　22000km　15万円　程度上　少傷あり　●ウエリントンマフラー　2万円　ホンダ車用シンプルデザインビキニカウル黒　傷あり　要塗装　8000円
〒166-0003　東京都杉並区高円寺南2-42-8　☎03-5306-5624（18〜23時）　桐生武明

●ホンダRC30用パーツ　HRC製クイックFフォークAssy　1セット　同製ステアリングステム　2タイプ　2個　同製Rショック　1本　同製Fスプリング　2本　以上セットで10万円
〒020-0862　岩手県盛岡市東仙北2-15-14　☎019-635-2611（会）　渡辺功

●スズキGSX1100S用マフラー　ヨシムラUSチタンサイクロン　テールアップタイプに改造　タンデムステップフレーム要切断＆ステップ要変更　程度上　6万円　GSX-R1100K用マフラー　ヨシムラデュプレックスサイクロン　カーボンサイレンサー　程度上　6万円
〒250-0854　神奈川県小田原市飯田岡456-4　☎080-953-0576（18〜21時）　今井秀久

●BMW R100　91年型　黒　2000km　73万円　雨天未走行　無転倒　美車　一見されたし　検2年付
〒153-0044　東京都目黒区大橋2-16-25-302　☎03-3466-7119（22〜24時）　高田薫

●ホンダCR250R　97年型　STDカラー　30万円　96〜97年鈴鹿スーパーバイカーズオープンクラスチャンピオンマシーン　モトクロス練習用としても可　エンジンOH済
〒664-0834　兵庫県伊丹市西桑津297-1　タカヒロズカンパニー内　☎0727-79-0680　宗和孝宏

●ヤマハFZR750R　OW01　89〜90年型用SP忠男コンバットスリップオンレーシングサイレンサー　3万5000円　FZR250R　94年型用EN　ジールにも使用可　走行4000km　極上　3万円　同用Sアーム　RZ等用に　ショック付　1万5000円　往葉望
〒736-0012　広島県安芸郡海田町稲葉5-33-10　北谷昭正

●トライアンフカブ用格子型タンクエンブレム左右　再メッキ　新品　2万円　BSAユニットシングル系　250〜441用ヘインズSM+PL　3500円　ノートン用アルミ製メーターステー　5000円
〒488-0011　愛知県尾張旭市東栄町1-8-7　☎＆FAX0561-52-4277（19〜21時）　三浦泰志

●カワサキZ用APEシリンダースタッドナット　ベアリングスタッド　3点セット　2万円　ツバキカムチェーン　122L　3000円　5mmオフセットFスプロケット630　3000円　以上新品　Z用VM33　6万円　4.5インチ10段OC　5000円　13mmオフセットFスプロケット530　5000円　以上中古
〒252-0815　神奈川県藤沢市石川6-2-1　☎0466-88-9466　白木孝幸

●ショウエイヘルメット　RF102Vガードナー　トリコロール　サイズL　内装交換済　美品　箱他付　2万円　同製RF102V　白　サイズXL　内装交換済　美品　箱他付　5000円　同製GRV　黒　サイズXL　未使用新品　箱他付　1万5000円　●カワサキGPZ900RA10用ミラー左右　新品　6000円　A7用PL　1000円　G3用　1000円　他パーツあり　全品多少値引可　着払い便にて発送します　往葉望
〒228-0814　神奈川県相模原市南台3-3-3　西302　石倉新治

●カワサキGPX250　保切れ　黒　3万円　値引可　書なし　●ゼファー1100N用FRホイール　ヘッドライト　キャリパー　ローター　マフラー　ステッププレート　キャブレター　マスターシリンダー　ミラー　まとめて5万円　バラ売り可　ZXR400SP用書付フレーム　ENキャブ　外装　まとめて15万円　バラ売り可　GPZ400F用黒赤タンク　ハンドル　エアエレメント　シート　まとめて2万円　バラ売り可
〒503-1543　岐阜県不破郡関ケ原町今須3468-7　☎0584-43-2283（9〜24時）　田丸ひさし

●第2次世界大戦アメリカ軍純正モーターサイクルコート　本物　S　M　L　各4万8000円　●H-D883　86年型　45万円　●FLH　76年型　167万円　●インディアンチーフ　47年型　298万円　●インディアンスポーツスカウト　37年型　260万円　●H-D　UL　46年型　230万円　●同VLD　36年型　190万円　●同WLC　42年型　230万円　●同サービカー　60年型　215万円　●H-D旧車純正中古パーツ＆インディアン　ノートン　BSA　トライアンフのパーツでお困りの方相談お受けします　http://www.urban.ne.jp/home/yuichils/
〒742-0021　山口県柳井市琴風9-302
☎＆FAX0820-23-3728　高田勇一

●ヤマハRZ250　80年型　保切れ　白　20000km　20万円　Dディスク　ブレーキホース　BS　チャンバー　●同型フレーム補強　カスタムベース車あり
〒120-0005　東京都足立区綾瀬5-7-11-105　☎03-3628-8357（21〜23時）　沖山淳

●ホンダVFR750R　RC30　88年型　検99年8月　トリコロール　15000km　55万円　現金一括　スーパーモンキーマフラー　グッドリッチブレーキライン　パッド　カウル傷あり　リミッターカット　300kmメーター　取望
〒311-4151　茨城県水戸市姫子1-806-6　☎020-60-31140　北島直人

●スズキエブリーターボ4WD　87年型　検2000年1月　ガンメタ　91000km　13万円　タイミングベルト交換済　トランスポーター用フック付　5F　エアコン付　●フォードフェスティバ1.3　90年型　検2000年10月　紺　68000km　15万円　オートマチック　パワステ　エアコン　パワーウィンドウ　カーステレオ付　取望
〒811-3512　福岡県宗像郡玄海町鐘崎256　☎010-518-2806　縄田晋也

■売買指定マーク
●＝売りたし　○＝買いたし　■＝交換希望　★＝その他

■文中略語一覧
書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル(N)、フロント＝F、リア＝R、シングル＝S、ダブル＝D、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝Sアーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝Sダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

●ヤマハSR500　88年型　検99年7月　青メタ　9000km　20万円　シート　ウィンカー　テールランプ　パワーフィルター　キャブセッティング済　他改造あり　パーツ付けます　程度中　値引可　●SR用メガホンマフラーフルEX　1万5000円　ホンダスティード用リジッドショック　スプロケカバー　ハンドルポスト　セットで8000円
〒221-0843　神奈川県横浜市神奈川区松ヶ丘26-203　☎045-313-1414
高野和幸

●モトグッツィV35イモラII　85年型　検切れ　銀　8000km　9万円　EN不動　その他程度上　書付部品取り車　●カワサキKR250　白緑　5万円　実動　FRタイヤ&バッテリー新品　カウル割れあり　書付部品取り車　取望
〒177-0031　東京都練馬区春日2-5-6
☎020-797-4831
丸山明彦

●カワサキZ1／2用旧ヨシムラ手曲げ　12万円　タイガープレスタンク一式　STD塗装　13万円　Z2初期型用キャブレター　3万5000円　Nマスター　3000円　Z2用書なしフレーム　1万3000円　同用中古クランク　1万5000円　Z1 72年型初期用キャブ　5万円　値引応談　○Z2用Dディスク用マスター&RS750用4ウェイ　オプション部品
〒192-0032　東京都八王子市石川町2022-4　☎0426-44-4624（20～23時）
奈良弘

■BMW R1100GSまたはRS　当方H-D XL1200S　98年型　黒　2500km　極上　オーヴァーUSA製マフラー付　売りの場合は110万円
〒360-0162　埼玉県熊谷市村岡801-2
☎0485-36-6668（19～22時）浅見仁志

●H-D　XLH用WP製Rショック　16インチ　9万円　同5速車用モトライフ製BS　5万円　共に現金のみ　値引可
〒143-0024　東京都大田区中央1-20-4
☎020-236-2988（20～23時）宮崎裕康

●ヤマハXJ400E　83年型　検2000年5月　黒　14000km　38万円　タンクヘコミ少々あり　ポイントカバー傷あり　集合マフラー付　Nマフラーあり　取望
〒306-0416　茨城県猿島郡境町伏木1527
☎0280-86-5710（8～21時）　上山徹

●ドゥカティ用オスカム製FR16インチディスク付ホイール　黒　4万円　往葉望
〒150-0011　東京都渋谷区東1-15-14　イーストヒルズN館304
滝澤栄

●カワサキZ1000MKII　79年型　検99年9月　赤　75万円　機OH済　程度上　OC油温計付　BS　カーカー集合　WP製Fフォークスプリング　ヨシムラショーワRショック　ロッキードFブレーキ　RC30用マスター　PL　●ゼファー1100用ヘッドランプAssy　新品　1万2000円　Z2用ショートミラー　500円　AZ用ミラー　500円　ウィンカー小角型4個　1000円　ウィンカー小丸型　2個　500円　クシタニ赤黒ブーツ　24.5cm　5000円　Z1000MKII用PL　コピー　1000円　取望　葉望
〒354-0041　埼玉県入間郡三芳町藤久保787-1-220
長野央照

●スズキT90　赤　16万円　バッテリー新品　●ハスラー400II型　緑　30万円　書付　実動　●ホンダCB250Tツイン　緑　26万円　書付　バッテリー&タイヤ新品　フェンダー&タンクパーツあり　取望　○ミニトレ50　74年型　黄タンクにGTの文字の物　3万円くらいで
〒412-0027　静岡県御殿場市西田中528-101　☎0550-82-8640　板橋康博

●ホンダP25　保切れ　黄　7万5000円　機上外中　●CW92　7万円　レストア用　機上　●C72用タンクのみ　程度上　3万5000円　同用左マフラー　エキパイ新品　2万5000円　FRドラム　1万円　Fフォーク　ライト　ボディ　Sアーム　セットで1万3000円　T500用FRドラム　レストア用　3万円　C92用Fフォーク　ライト　ボディ　初期型セット　1万5000円　M12用セミロングシート　程度上　赤　3万円　○C92用Dシート　AT90初期型用Dシート　○ヤマハYM2　YD3　CB125S　CB175　以上書なし可　往葉望
〒010-0201　秋田県南秋田郡天王町天王字北野136-10
仙道良憲

●ヤマハRZV500R　85年型　検切れ　白赤　12500km　25万円　SP多少付　●スズキSX125R　5万円　SP付　●ファンティック125MX　5万円　空冷ツインショック　●カワサキKX80　3万円　水冷　●GT750B-5　35万円　SP付　取望
〒515-0055　三重県松阪市田村町506-15　☎040-160-4178（21～23時）
服部高広

●ホンダCB750FC用部品　書付フレーム+EN　ハーネス　OC付　5万円　ヨシムラカヤバRショック　7000km使用　4万5000円　1100R用レプリカタンク　3万5000円　Fまわり　外装一式　各1万5000円　Nシート　アンコ抜き　FRブレーキキャリパー　バンスメガホン　Sアーム　各5000円　テールランプ　メッシュホース　各3000円　CBR400R　88年型Fまわり　1万5000円　Fキャリパー　5000円　NSR250　88年型用FRマグホイール　ディスク　タイヤ付　2万円　Fホイール　ディスク　タイヤ付　5000円　Rホイール　無料
〒116-0003　東京都荒川区南千住1-26-2　☎010-034-3309（19～24時）
鈴木貴光

●カワサキZ750RS　74年型　検99年9月　白緑　200km　150万円　フルレストア車　EN860ccボアアップ　フルOH済　ブラスト&ペイント　ハヤシキャスト&タイヤ新品　Dディスク　ロックハートオートマチックOC　Sダンパー　ハロゲンライト　YBハンドル　PMC製530キット　ミスティ38マフラー　ステンメッシュブレーキホース　メッキ部分オールリクローム　テーパーローラーステムベアリング　○Z2用旧コニショック　黒ボディ　ビートBS　ハリケーン　メッキチェーンケース
〒288-0874　千葉県銚子市豊里台1-1044-216　☎0479-33-0416（10～21時）
黒須幸夫

●ヤマハSRX2型用ヨシムラサンパーマフラー　3万円　カワサキゼファー400用デイトナマーベリックマフラー　1万円　往葉望
〒080-0028　北海道帯広市西18条南5-8-171
山口裕之

●ホンダCB750F用ヨシムラカヤバRショック　黒スプリング　傷あり　2万円　バンス&ハインズメガホン黒マフラー　2万5000円　共に現状で
〒520-0864　滋賀県大津市赤尾町8-22
☎030-651-9799（18～22時）　松田学

●スズキGSX-R750T用ヨシムラTDMRキャブレター　96年型　1000km使用　15万円　ラム圧エアクリーナーボックス対応型　往葉望
〒852-8127　長崎市大手3-16-1-101
山室賢輝

●ホンダスポーツカブC115　保切れ　銀　35万円　H型アルミリム　シート　フェンダー　マフラー　その他CR風に改造多数　極上美車　●C100二ツ星　青　12万円　程度上　取望　○ヤマハセロー　高年式で走行距離の少ない物
〒193-0944　東京都八王子市館町1485
☎0426-67-5727
藤原明

●BSA　B31　54年型　保切れ　銀メッキツートーン　49万円　軽二輪登録　新塗装済　350cc単気筒　ゴールドスタータイプシート&フェンダー新品　機OH済　タイヤ　バッテリー　ワイア類　メッキ類新品　他新品部品多数使用　極上美車　フルレストア済　一見されたし
〒152-0002　東京都目黒区目黒本町1-6-16　☎03-3716-5607（8～23時）
細川順一

●カワサキZ1～MKII用FZR加工済FR足まわりセット　10万円　スズキGSX-R1100　89年型用書付フレーム+実動EN　13万円　同用TM40　5万5000円　GPZ1100F用タンク　4万円　アッパーカウルAssy　5万円　サイドカウル2個+テールカウル　2万円　すべて銀　コルビン製Sシート　2万5000円　●Z1000J　50万円　■ZRX1100用足まわりAssy　当方同用GSX-R1100加工済F足まわりAssy　○ヤマハXJR1200／1300用F足まわりAssy
〒120-0046　東京都足立区小台2-51-13　☎080-486-8371（9～24時）
伊東義浩

●カワサキZX-9R用オーリンズRショック+WP製Fスプリング　新品　6万5000円　V&H製SS2RカーボンフルEX　4万円　ロックハートエアロスクリーン　6000円　K&Nフィルター　6000円　メーターAssy　km表示　1万5000円　●ホンダCRM250R　97年型　保切れ　黒　2200km　28万円　程度中　●KLX650R／SR用ビッグタンク　緑　2万円
〒229-1134　神奈川県相模原市下九沢1475　☎020-325-7540（20～23時）
関根大輔

●カワサキ500SS　HIB　72年型　検切れ　茶　28万円　程度中　●500SS HIB用ブレーカーAssy　部品番号21018-001　1万円　新古品シート　輸出仕様　4万円　チェーンケース　1万5000円　Rフェンダー　1万5000円　ガソリンタンク　塗替用　1万円　2個あり　オイルタンク　塗替用　7000円　3個あり　サイドカバー　塗替用　6000円　2個あり　タンク　サイドカバー　FRフェンダー　外装一式　橙　再塗装済　10万円　新品マフラー1セット　エキパイなし　14万円　取望
〒235-0023　神奈川県横浜市磯子区森1-12-7-1106　☎045-758-2730(19～21時)
守浩

●ホンダCB750F用SM　7000円　PL　8000円　新同　カワサキ750RS用SMコピー　4000円　PLコピー　3500円　往葉望
〒721-0974　広島県福山市東深津町3-6-31-3
渡部賢一

SWEAT PARKA
スエットパーカー（BLK）　¥7,800
コットン90% ポリエステル10%　サイズ：S M L XL 3L

WINTER JACKET
ウインターブルゾン（BLK/RED/WHT）　¥17,900
ポリエステル100%　サイズ：S M L XL 3L

WINTER WIND SHIRTS
ウインターウインドシャツ（BLK）　¥11,500
ナイロン100%　サイズ：S M L XL 3L

SWEAT SHIRTS
トレーナー（BLK）　¥6,800
コットン90% ポリエステル10%　サイズ：S M L XL 3L

OTHERS
ピストン、ステッカー＆バンダナなどの豊富なラインナップ!!
詳しくは電話、ファックスにてお気軽にお問い合わせ下さい。

TEL 0799-27-1666

J&J J&J

〒656-2543　兵庫県洲本市由良町由良542-2
TELにて在庫確認の上ご注文願います。　全商品5%の消費税が掛かります。
送料は30,000円以上ご購入の方はサービス。以下の方は1,050円。代引サービスOK。
振込先：淡路信用金庫由良支店（普）0259348
毎週日曜定休日　営業時間 AM10:00～PM7:00
FAX 0799-27-2439　業販OK

●ホンダVF1000R 91年型 検切れ 4000マイル 35万円 ●ドゥカティ900MHR 81年型 検切れ 50万円 ヘッドOH済 バルブ交換 ●900SSヤジマ仕様 検切れ 7300km 90万円 ●600SLパンタ 検切れ 20万円 2-1マフラー付
〒761-8014 香川県高松市香西南町713 ☎087-882-3682（20〜23時）片岡光治

●クシタニツナギ ピグメントスーツ 赤白灰黒 M丈L寸 レザーグローブ デグナーブーツ 3点で6万円 すべて美品です ●ヤマハXJR1200用オーヴァー ステンカーボンマフラー 美品 4万円 ロッキードマスターシリンダー 美品 ストップスイッチ付 2万円
〒780-0063 高知市昭和町15-2 ☎0888-24-8083（18時〜） 田内孝也

●ホンダCB125JX-1用インナーチューブ オイルシール ダストシール 3点共新品 セットで2万5000円 タンク 橙 程度中 1万5000円 シート 2000円 F足まわり 4000円 キャブ 1000円 メーター 1000円 以上着払い発送可 同用EN 程度下 4000円 取望
〒959-0226 新潟県西蒲原郡吉田町大字平井新田804 ☎0256-92-2375（19〜20時） 中島ひさし

●イタリアベルガルダヤマハSZR660 96年型 検2000年7月 青 5737km 60万円 応談 検取得してからほとんど走ってません 極上美車 一見されたし 試乗も可 単気筒スポーツ コーナリング最高 近県配送可 ○カワサキZ2用FRフェンダー 程度よい物 1万5000円くらいで
〒203-0043 東京都東久留米市下里3-17-30 ☎0424-74-4543（22時〜） 上野浩太郎

●カワサキGPZ900R用Rホイール4.50×17ボルトオンカラーセット 1万5000円 ステンレスNO加工 逆輸入車用 マフラー アンダーカウル黒灰 美品 ラジエターステー ハンドル ZZ-R400用Fフォーク その他あり
〒793-0053 愛媛県西条市洲之内甲1160 ☎0897-55-7680（10〜22時） 藤原久仁生

●ホンダCBR900RR 93年型用外装一式 ライト ウィンカー タンク等 すべて付属 1カ月使用 極上美品 15万円 ブレンボ純正ボルトオンディスク左右 新品 92〜95年型用 7万5000円 ブレンボ鋳造キャリパー サポート メッシュホース 純正マスターシリンダーセット 500km使用 3万5000円 メーターAssy 4000km 1万2000円 値引応談 他NPあり
〒132-0021 東京都江戸川区大杉2-5-14 ☎03-3654-7148（20〜22時） 宮下祐一

●H-Dスポーツスター XLH1200S 94年型 検2000年1月 銀メタ 14300km 110万円 ビレット6ポットキャリパー 鋳鉄ローター スクリーミンイーグルキャブ FCRあり スーパートラップマフラー ショートドラッグマフラー付 Sシート Dシート付 程度上 取望 青森県 ☎020-272-2937（11〜22時） 布施恭洋

●スズキRG500Γ輸出仕様青白用サイド＆アンダーカウル 新品 6万円 同用青Rシート 5000円 同国内仕様用マフラー 1万円 BS 5000円 Sダンパー 5000円 ヤマハSRX600用オーリンズツインRショック 新同 4万5000円 同ノーマルI／II型用 各5000円 ホンダMT250エルシノア用シート 新品 1万円 カワサキKMX200用Fブレーキパッド 新品 2500円 Fフェンダー 3000円 FRホイール キャリパー 1万円 LS650サベージ用部品 バラ売り可 葉望
〒560-0015 大阪府豊中市赤阪1-6-45 吉田稔

●ヤマハFZ750 86年型 検切れ 紺白赤 17000km 25万円 完STD 極上 応談可 ●カワサキGPX750R 86年型 5万円 部品取り車 カウル＆メーターまわりなし 書なし ●GPX用マジー管 3000km使用 3万円 FZR400 1WG型用シートカウル 1000円 Sシート 1000円 ★ホンダCR125レーサー 年式不明 差し上げます 上記ノークレームで取りに来る方 小物発送可
〒923-0834 石川県小松市千木野町へ101 ☎020-12-71147（20〜22時） 東昌宏

●ヤマハTX650 46000km 20万円 廃車済 STD 部品付 要キャブレターOH 取望
〒640-0103 和歌山市野崎11-11 ☎0734-59-0219（9〜16時） 山中秀範

●ノートン19S 55年型 検98年10月 黒 45万円 600cc単気筒 ●ノートン用書なしフェザーベッドフレーム 1台分 少欠品あり 23万円 ●カワサキKZB750ツイン 検2000年2月 18000km 28万円
〒334-0075 埼玉県川口市江戸袋1-22-18 ☎048-283-7954（19〜22時） 山田和雄

●スズキGSX750Sカタナ 82年型 検99年8月 銀 23000km 5万円 集合マフラー BS 他パーツあり NPあり 往葉望
〒022-0005 岩手県大船渡市日頃市町字長安寺92-5 杉山勉

●ホンダCB1100F 83年型 検99年4月 青白 7000マイル 60万円 USヨシムラコムスターFRホイール アールズOC オーリンズショック O＆T製BS Fステンメッシュホース
〒071-8133 北海道旭川市末広3条3-4-8 ☎030-110-7879（17〜22時） 阿部隆

○ホンダVFR750F RC24 88年型用アンダー＆アッパーカウル 白希望 格安で 5000円程度 葉望
〒305-0045 茨城県つくば市梅園2-6-1 梅園社宅103 川合建

○ホンダモンキー用ヨシムラサイクロン タイプ不問 同用SP忠男マフラー ツインテール希望 同用オーヴァーマフラー ツインテール希望 上記以外のマフラーも可 2万円前後で 当方のキタコレーシングカーボンマフラーと交換も可 追金あり
〒389-0515 長野県小県郡東部町常田596-1 ☎0268-62-2400 小路和男

●スズキTS125R 92年型 保99年7月 黄白 18000km 7万円 機上外中 ピストン新品 アルミサイレンサー レンサルハンドル Rキャリア付
〒370-0052 群馬県高崎市栄町7 ☎027-326-1313（18〜21時） 深沢俊英

●カワサキZ1100R 84年型 検2000年5月 銀青 27000km 120万円 フルノーマル
〒245-0062 神奈川県横浜市戸塚区汲沢町426 ☎040-607-7784（18〜22時） 高村正

●ドゥカティ200スーパースポルトエリート 60年型 保99年8月 金エンジ銀 105万円 エリートにハイカムを装着したモデル 程度極上 完STD 美車
〒807-0802 福岡県北九州市八幡西区力丸町3-2-107 ☎080-917-7321 末信達也

●スズキGSX-R1100 86年型 検99年4月 赤黒 35000km 35万円 応談 FR17インチ ヨシムラミクニTMR-MJNキャブ USヨシムラマフラー 750Rトルネード用Sシート ブレンボFキャリパー RKゴールドチェーン ヨシムラポイントカバー オーリンズRショック WP製Fショック その他約50万円かかっています 美車
〒370-3333 群馬県群馬郡榛名町高浜1040-7 A-202 ☎027-344-4590（19〜22時） 吉田健一

●ホンダモンキー12V 96年型 保99年8月 紺白 1300km 12万円 SP武川マフラー 70ccボアアップ タコメーター 右サイドカバー付
〒179-0075 東京都練馬区高松5-2-21 ☎080-585-9069（19〜23時） 浅見英治

■ヤマハVマックス 95年型〜 ワンオーナー車 当方ヤマハ1100RA 95年型 船検2002年3月 白青赤 96年3月登録 ワンオーナー 27時間のみ使用 極上 毎乗船後のメインテナンスをしっかりしました 波が高くなければ100km出ます 売りの場合はトレーラー付で65万円
〒712-8058 岡山県倉敷市水島東常盤町1-13 ☎086-444-9245（19〜22時） 三好雅典

●カワサキゼファー400 3型用書付フレーム 4万円 全塗装用外装 タンク サイドカバー テールカウル 1万円 電装品 メインハーネス 5000円 ●ヤマハTZR250 3MA後方排気 89年型用FR足まわり フルセット 3万円 赤白アッパー＆アンダーカウル スクリーン付 一部新品 1万5000円 SP忠男ジャッカルチャンバー 1万5000円
〒800-0231 福岡県北九州市小倉南区朽網西3-18-12 ☎093-472-2726（20〜22時） 豊田賢児

●カワサキZZ-R1100D 94年型用デビルレーシングマフラー 1年間使用 程度上 6万円 取望
〒133-0073 東京都江戸川区鹿骨1-60-16 ☎03-3676-5791（21〜24時） 竹平紀明

●カワサキZ1000J／R用13段OC 下出しバンド留め 3万8000円 ヘッド＆ヘッドカバー 1万5000円 FRホイール 5000円 往葉望
〒400-0117 山梨県中巨摩郡竜王町西八幡3375-1 外山宏幸

■売買指定マーク
●＝売りたし ○＝買いたし ■＝交換希望 ★＝その他

■文中略語一覧
書類＝書、外観＝外、完全スタンダード＝完STD、純正＝STDまたはノーマル(N)、フロント＝F、リア＝R、シングル＝S、ダブル＝D、オーバーホール＝OH、スペシャル＝SPL、エンジン＝ENまたは機、エグゾーストシステム＝EXシステム、スイングアーム＝Sアーム、イグニッション＝IG、ステアリングダンパー＝Sダンパー、オイルクーラー＝OC、バックステップ＝BS、スペアパーツ＝SP、サービスマニュアル＝SM、パーツリスト＝PL

HotWires™

Plasma Ignition By NOLOGY

今話題のチューニングアイテム「ホットワイヤー」

ホットワイヤー協力販売店募集中！

協力販売店には商品とデモ機が設置してあります。ぜひ直接お確かめ下さい。

ホットワイヤー協力販売店一覧 ('98.10.2現在)

店名	住所	電話
イダエンジニアリング	北海道札幌市豊平区月寒東四条17-11-25	011-851-9444
ファットボブカスタムバイカーズ	北海道旭川市永山七条4-3-1	0166-46-3335
ジップ	北海道旭川市旭町1-10	0166-54-5051
モト・グリフィン	秋田県湯沢市杉沢新所字砂田4-1	0183-73-8198
オートプラザ・アスカ	秋田県本荘市花畑町3-10	0184-23-2100
パーフェクトウイン山形	山形県山形市桧町1-8-6	0236-81-2451
ディーツーピー	宮城県仙台市若林区六丁目柳堀2-1	022-288-3791
パワーストン	宮城県仙台市若林区荒井掘添24	022-288-9907
ジェイモーター	群馬県高崎市綿貫町98-6	027-353-2485
エムファクトリー	埼玉県越谷市川柳町1-2-17	0489-87-0940
ライコランド埼玉	埼玉県上尾市原市247-1	048-723-8211
北島モーターサイクル	埼玉県八潮市中央1-25-7	0489-96-1841
フォーシーズンズ	埼玉県和光市下新倉2287-8	048-460-3131
モトヤードアツタ	千葉県千葉市若葉区愛生町65-2	043-251-3158
ライダースクラブ	千葉県千葉市稲毛区作草部1-16-33	043-256-7550
バイヤクヤードブルン	千葉県千葉市稲毛区穴川3-11-74	043-287-4189
YSP松戸東	千葉県松戸市新田392-2	047-369-0456
ライコランド千葉	千葉県東葛飾郡沼南町大島田394	0471-93-4182
D・Gカンパニー	東京都足立区一ツ家3-1-15-102	03-3860-1162
ハーレーダビッドソン新宿	東京都渋谷区幡ヶ谷1-6-3	03-3374-9080
村山モータース	東京都渋谷区笹塚2-4-7	03-3377-1182
グリーンロード	東京都新宿区高田馬場1-21-6	03-3207-3559
ブレイントラスト	東京都世田谷区瀬田4-23-15	03-3707-6730
フラット大森店	東京都大田区大森北5-4-10	03-5493-1381
フラット杉並店	東京都杉並区清水1-15-12ローカス四面道	03-3394-9471
村山モータース 八王子店	東京都八王子市宇津木町728-1	0426-91-6511
東京パーツ城西 立川店	東京都立川市富士見町6-48-30	0425-25-7762
LTR SHOP調布	東京都調布市飛田給1-34-16	0424-82-1188
ラフ&ロード横浜店	神奈川県横浜市港南区日野中央2-1	045-841-6255
リトルサン横浜店	神奈川県横浜市都築区中川1-22-14	045-911-4900
南海部品 港北店	神奈川県横浜市都築区見花山1-20	045-942-1171
モトプラン	神奈川県横浜市保土ヶ谷区岩井町386	045-741-2995
ナップス横浜店	神奈川県横浜市戸塚区東俣野町1009	045-853-1171
カワサキムサシ	神奈川県川崎市宮前区潮見台9-4	044-976-5603
ラフ&ロード川崎店	神奈川県川崎市中原区木月下町1564-3	044-434-4701
ナップス相模原店	神奈川県相模原市東渕野辺1-10-5	0427-54-1171
ハーレーダビッドソン長野	長野県塩尻市広丘野村1757	0263-52-1075
南海部品静岡店	静岡県静岡市東千代田2-11-13	054-263-2216
南海部品富士店	静岡県富士市本市場新田190	0545-60-3215
コーエイオートバイコーナー幸店	静岡県浜松市幸4-5-14	053-474-2125
オートリメッサ中田島店	静岡県浜松市中田島町510-1	053-442-0465
DF NAGOYA	愛知県名古屋市守山区四軒家2-311	052-775-9890
レーシングワールド名古屋	愛知県名古屋市守山区幸心1-217	052-792-8484
J-SPECマリン	愛知県名古屋市守山区元郷1-1505	052-799-0877
モトイタリアみまさか	愛知県一宮市浅野大西東43	0586-81-0152
フタバSEED岡崎店	愛知県岡崎市井ノ口町字和田屋7	0564-26-4786
しゃぼんだま	愛知県日進市折戸町藤塚56-290	05617-2-7050
YSP名古屋北	愛知県西春日井郡豊山町豊場栄56	0568-29-0505
リアルパワーコーポレーション	愛知県西加茂郡三好町大字三好字上6	05613-4-2217
モトプラン	愛知県日進市浅田町平子4-29	052-806-5522
ディライト	三重県鈴鹿市住吉3-30-20	0593-70-3528
バイクショップトムス	京都府京都市北区小山南大野町3-5	075-415-1700
カスノモーターサイクル	京都府京都市伏見区下鳥羽円面田町95	075-622-0225
モトワールドモリシン	大阪府大阪市住之江区西住之江3-15-21	06-672-4668
関西部品	大阪府八尾市美園町1-68-1	0729-98-2454
レーシングワールド本店	大阪府摂津市鳥飼和道2-8-5	0726-53-0298
レーシングワールド高槻店	大阪府三島郡島本町高浜216-5	075-962-3553
ライディングハウス	大阪府寝屋川市高宮860-2	0720-21-1101
RSタイチ	大阪府大東市中垣内3-1-25	0720-74-5315
サイクルワールド神戸本店	兵庫県神戸市須磨区車道谷山1-1	078-742-1200
サイクルワールド明石店	兵庫県神戸市西区森友4-13	078-928-6647
サイクルワールド姫路店	兵庫県姫路市中地南町101	0792-35-3411
レーシングワールド伊丹店	兵庫県伊丹市昆陽北1-5-11	0727-70-5222
デスモ	広島県広島市南区楠那町8-42	082-253-0222
マルカワレーシング	愛媛県八幡浜市86	0894-22-0830
ビッグアンドスモール	福岡県福岡市早良区小田部2-15-22	092-822-2500
ナインティブロス	福岡県福岡市東区松香台1-7-29	092-662-9120
ファクトリィ	福岡県春日市松ヶ丘2-147-2	092-596-6222
スティーブMCサプライ	福岡県筑紫郡那珂川町中原観晴ヶ丘169	092-954-0013
オートサービスミヤザキ	佐賀県佐賀市高木瀬町長瀬940-4	0952-33-6428

HotWire

ビルトインキャパシター
グランドストラップを巻き付けたキャパシター部が、コイルと同様の磁界を発生させ、プラグコードに蓄電機能を生み出します。

特殊合金芯線
電導性に優れた特殊合金が低抵抗を実現。エネルギーのロスを最小限に抑え、プラグに供給します。(1m当たり約1kΩ)

強化ファイバーグラス芯線
芯線に耐久性を高める強化ファイバーグラスを使用。耐熱・引っ張り強度が大幅アップ。

強化ファイバーグラスコート
アウターシリコンとインナーシリコンの間にガラス繊維を組み入れ強度を更に高めました。

特殊インナーシリコン層
抜群の絶縁性を持った純度100%シリコン層が漏電を防ぎます。

グランドストラップ
ビルトインキャパシターへ磁界を発生させるアースコード。より多くの磁気を発生させるため、特殊素材をメッシュ構造に織り込んだコードです。

特殊アウターシリコン層
純度100%の強化シリコン層がコード全体の強度と絶縁性を高めます。

スパークテスト

ホットワイヤー装着後のスパーク

ノーマルコードのスパーク

体感できる「ホットワイヤー」

性能
- 低速パワー・トルクアップ
- レスポンスアップ
- 始動性アップ

コンディション
- アイドリング安定
- ノッキング低減
- プラグのカブリ防止
- クリーン排気

XJR1200/1300用

ホットワイヤー価格(二輪車SET)

■単気筒エンジン用	¥7,500～
■2気筒エンジン用	¥15,000～
■3気筒エンジン用	¥22,500～
■4気筒エンジン用	¥30,000～

Nology Engineering, Inc. 日本総代理店

株式会社サン自動車工業

SUN AUTOMOBILE 本社 〒157-0077 東京都世田谷区鎌田3-18-1 Tel.03-3708-3333 Fax.03-3708-3334

ホームページ http://www.you3.co.jp/sun/

☞ 土日お客様相談室開設! TEL. 03-3708-3333

●スズキイントルーダー1400　88年型　検2000年6月　黒　19000km　45万円　値引可　程度極上　EN絶好調　整備済　フラットハンドルに変更した以外STD　タイヤ8分山
〒171-0031　東京都豊島区目白2-5-9
☎010-530-7808（20〜25時）
山ノ内英樹

●ヤマハFZR1000　88年型　検切れ　赤白青　17000マイル　8万円　転倒車　外装以外使用可　廃車済　部品取り　カスタム用に　全国配送可　応談　同用ビートバックファイヤー4-1マフラーあり　●ホンダNS50F　90年型　白　18000km　5万円　応談
〒412-0017　静岡県御殿場市塚原1102-8　☎0550-89-7663（19〜22時）
加藤正志

●ヤマハVマックス国内仕様　91年型　検99年8月　黒　15000km　57万円　オーヴァータイプ3　シビエ　ENガード　スクリーン　Vブースト付　メーター＆タイヤ輸出仕様　機外共上　NPあり　●Vマックス用スーパートラップ4インチ　2万円　外装セット　89年型用赤　94年型用黄　95年型用赤　各3万円　●カワサキエストレヤ　92年型　保2000年5月　緑　4000km　38万円　オリジナルFバンパー　機外共極上　●メットインジョグ　4万円　黄ナンバー　●スズキJR50　5万円　子供用　取望
〒957-0233　新潟県北蒲原郡紫雲寺町大字真野原3016-1　☎010-65-30640（19〜22時）
藤田喜久雄

●ヤマハRZV500R用NP　室内保管　程度上　カウリングAssy　アッパー＆左右　3点　4万円　Nマフラー　4本　4万円　FフォークAssy　ホイール　ローター　キャリパー付　3万円　リアAssy　Sアーム　ホイール　ローター付　3万円　シートカウルAssy　シートテールランプ付　2万円　●ホンダCRM250AR用NP　Fホイール　タイヤ　ローター付　1万円　Rホイール　タイヤ　ローター付　1万円　Nマフラー　サイレンサー付　5000円　取望
〒359-1142　埼玉県所沢市上新井1256-4　☎0429-25-7759（9〜20時）
国松真次

●スズキGSX-R1100L用赤黒ガソリンタンク　新品　4万円　同M／N用インシュレーター　4個　3000円　フェロードブレーキパッド　左右セット　未使用　3000円　GSX-R750　98年型用青白アンダーカウル　左右セット　2万5000円　同95年型水冷用社外キャブ取付加工済ガソリンタンク　2万円　取望
東京都八王子市諏訪町　☎030-504-5957
三橋信博

●カワサキGPZ900R A8逆輸入車　91年型　検99年5月　黒　30000km　38万5000円　F足まわり／ブレーキまわり／ENヘッドまわりOH済　オーヴァーマフラー　TMキャブOH＆セッティング済　110ps　ブレーキパッド　タイヤ　チェーン　メッシュホース等新品　機上外中　●KDX125　I型　保99年6月　緑　10000km　7万円
〒180-0011　東京都武蔵野市八幡町3-5-9-110　☎050-243-1976（10〜22時）
加藤泰輔

●ドゥカティベベルツイン用パーツ　全部まとめて8万8800円　同シングル用チェリアーニRショック　305mm　2万円　ルーカス製12V変換キット　2万円　アルミFフェンダー　5000円
〒995-0054　山形県村山市大淀119
☎0237-53-3353（19〜23時）佐藤正之

●スズキGSX-R1100W　96年型用ヨシムラチタンサイクロンDSC　ワンオフマフラーステー付　アルミサイレンサー　6万円　クレバーウルフレーシングBS予備ステップバー2本付　2万5000円　クレバーウルフレーシングSシート一式　新品　4万円
〒238-0021　神奈川県横須賀市富士見町2-45　☎0468-24-6901（19〜22時）
桜井強士

●ヤマハセロー　保99年7月　ピンク青　13000km　11万円　キャリア付　スズキGSX-R400R　88年型用Fフォーク　1万円　TWキャブ　1万円　○GSX-R750　88年型用Fフェンダー　黒　5000円くらいで　○ジャイロ90cc　10万円
〒104-0061　東京都中央区銀座7-3-13-6F　☎03-3575-0444（12〜5時）
五木田清行

●スズキハスラー80　81年型　保切れ　黄　4290km　7万円　Rショック　FRスプロケ　チェーン交換済　シート新品　キャリア付　●ホンダCL90　68年型　保切れ　銀赤　21650km　5000円　バラバラ　部品取り用　欠品なし　予備の黒フレーム付　●ヤマハHT1　70年型　保切れ　7818km　緑　1万円　レストアベース　キャリア付　欠品なし　取望　薬望
〒410-0822　静岡県沼津市下香貫馬場496
石川正明

●ホンダスカイ　保切れ　赤　7000円　キャブの調子少々悪いです　●スズキアドレス　保切れ　黒　7000km　3万円　メットイン　廃車書あり
〒483-8117　愛知県江南市安良町上郷152　☎040-19-59245
鈴木昌樹

●カワサキZ750FXI用左右＆Rカバー　Fフェンダー　1万5000円　Z750DI用ガソリンタンク　Z750FXIII用タンク　各1万円　ヤマハTX750用タンク　FRフェンダー　FRハブ　タイヤ一式　2万円　XJ400用Fまわり　5000円　○ホンダCB750KI用書付フレームまたは書類　左サイドカバー　モンキーZ50Z用赤白タンク　以上適価で　薬望
〒519-0106　三重県亀山市みどり町18-10
山本信二

●モトグッツィV7スペシャル　70年型　検2年付　白　68万円　機整備済　外中　●BMW R75／5　73年型　検2000年5月　黒　34500km　87万円　2オーナー車　ENガード　キャリア付
〒655-0045　兵庫県神戸市垂水区北舞子1-2-33　☎＆FAX078-783-7507
小野琢哉

●スズキRG250E　保切れ　赤　14000km　10万円　完STD　書付　機外中　●RG400Γ用デュアルリキット　アッパーカウル　ステー付　1万5000円　RGV-Γ用FRホイール　各5000円　ガソリンタンク　1万5000円　アプリリア用センターカウル左右　傷あり　アッパー割れありサービス　各3000円　タイヤ　ミシュランM50X　170／60-17　8分山　8000円　取望　薬望
〒950-1446　新潟県白根市庄瀬6470-1
中澤光博

●モトグッツィタルガ400　90年型　検切れ　赤　5500km　19万円　標準デュアルシート　マフラーあり　パーツ心配なし　音最高　往薬望
〒599-8253　大阪府堺市深阪1896-2
弓場三智代

●ホンダCB250T　73年型　青　6速ミッション　5万5000円　書なし　部品取り車　程度中上　サイドカバーエンブレムのみ欠品　キャブOH済　書付フレーム入手不可のため惜譲　反応なき場合少々値引可　取望　○エルシノア250または125　書付であれば不動車＆欠品車可　なるべく安価で　同年代他メーカーオフ車も可　引き取りに行きます　薬望
〒652-0044　兵庫県神戸市兵庫区大井通1-1-4-408
野田哲治

●ビモータDBISR用テクマグ16インチFRホイール　タイヤ9分山　10万円　Rショック　2万5000円　Fスプリング　1万円　ブレンボφ280mmFローター　2枚　4万円　クラッチマスター　1万5000円　Rマスター　5000円　ドゥカティF1用アンダーカウル　2万円　ホンダCB750F用ENガード　5000円　CB400F用オーリンズ特注Rショック　3万5000円　パイオリRショック　2万5000円　ENガード　一文字ハンドル　各5000円　キジマドレスアップカバーセット　1万5000円　CJ360用Fフェンダー　カットあり　5000円　○CB400F用ヨシムラスリップオンテールパイプ
〒241-0022　神奈川県横浜市旭区鶴ケ峰1-71　FAX045-383-0112
遠藤明浩

●ホンダVTR1000F　97年型　検99年7月　赤　3500km　80万円　程度上々　美車　オーヴァーBS　NHK製Sダンパー　FRブレーキメッシュホース　スリップオンカーボンマフラー　MJ175／178インシュレーター　コンピュータ　メーター　カム　輸出用　すべてNPあり
〒400-0823　山梨県甲府市里吉2-9-10
☎080-687-4412（8〜23時）岩間紀親

●ホンダCB750F　79年型　検2000年3月　銀スペンサー　17000km　70万円　応談　EN820cc　FCRφ33mm　M's製OC　チェイスステンカーボンアップ管　オーヴァーBS　FZR用足まわり　φ41mmFフォーク　アルミSアーム他　ブレンボFキャリパー　GSX-R用Rキャリパー　WP製Fショック　オーリンズRショック　フレーム補強　レイダウン　RC30用マスター　ハイスロ　メッシュホース　EN＆フレーム黒塗装　他多数　程度上　EN絶好調
〒799-1312　愛媛県東予市大野426-2
☎010-323-6660
渡部孝明

●カワサキZ1000R用Nホイール　FRセット　タイヤ＆ディスク付　3万円　SIタイプBS　ブレーキスイッチ付　2万円　Z1000R用Nカム　1万円　同用ブレーキ　FRキャリパー　3個で1万円　同用ノーマルSアーム　5000円　チェーンカバー付　同用ノーマルRショック差し上げます
〒514-0027　三重県津市大門17-7　☎059-229-4181（13〜21時）
張浩

●カワサキゼファー750逆輸入車　91年型　検99年10月　赤　5700km　40万円　応談　オーリンズ　カヤバフォークスプリング　マジー集合　グッドリッヂメッシュホース　レンサルスプロケ　ゴールドチェーン　ハザード　ライトスイッチ　機外共極上　無事故無転倒　薬望
〒452-0842　愛知県名古屋市西区城町1
石田裕喜

●GPZ900R シート加工(カラーオーダー可)

通販OK!宅配便で送ってください。納期は1～2週間

A type ¥20,000～

B type ¥20,000～

●セット内容 ホイール・カラー・オフセットドライブスプロケット・リアディスクプレート・etc.

信頼できる抜群の精度!

●GPZ900Rリアーワイドホイールキット

5.00-17 塗色グレー ¥133,000

PZ900R サイドスタンドストッパー

ルステップホルダー用 材質SUS304

PZ900R 車高調キット

¥19,000

PZ900R Fフォーク 40mm延長キット

φ41 ステンレス削り出し

のクリップオンハンドルを取付けられます

品質に自信アリ! スイフトオリジナルスプロケット

ドライブスプロケットはクロムモリブデン鋼浸炭焼キスレ・ユニクロメッキ仕上げ

ドリブンスプロケットは超々ジュラルミンA7075にタフラム加工

●オフセットドライブスプロケット

GPZ900R / Z1000J
ZEPHYR 1100 ¥12,000

歯数＼オフセット	5mm	7mm	8mm	10mm
17T	○	○	○	○
16T	○	／	／	／

●530サイズ チェン・スプロケットセット

Z1000Jローソン 17x47 ¥41,000

チェンは RK530LO

●アルミ・フェンダーレスキット

ZX-10 ¥4,000 FZ750 ¥9,000
ZZR1100(D) ¥7,000 Z750GP ¥7,000

新登場!! SUPER TITAN COATING

スーパーチタンコーティング
フロントフォーク・インナーパイプ

表面硬度は硬質アルマイトの 約5倍!

標準色・チタンゴールド
1台分 ¥90,000
(*は¥20,000 up)

●適合車種

VTR1000F GSF1200
GBR900RR GSX1100S*
CB1000SF
CB1300 XJR1200
XJR1300
ZRX1100 TRX850
ZEPHYR1100 V-MAX*
GPZ900R

NEW!! Special Color Version

特別色仕様 全4色 ●ブルー ●ブラウン ●グレー ●バイオレット 各¥140,000

●Z1000系 ノーマルキャブ用 削り出しエアーファンネル

1コ
¥7,000(バンド付)

バンクしても擦れない!!

EPHYR1100 4-2-1マフラー

¥130,000

レス手曲げ・カーボンサイレンサー

Challenge Spirit!!

SWIFT original parts

—— スイフト ——

TEL/FAX 075-323-2175

〒615-0085 京都府京都市右京区山ノ内中畑町29-8 ●定休日 日・祝

通販・業販OK! ●消費税・送料別途 振込先 京都中央信用金庫岩倉支店 (普) 0369604 スイフト 横田英昭

●アルミ削り出しキャリパーアダプタ

対辺12mm
材質7NO1
ピッチ1.0
ピッチ1.25

1コ
¥1,000

●エアーチャック

¥2,000

強入りスウイングアーム

HYR1100 / GPZ900R

パイプ 7NO1 25×25mm 各¥110,000

photo : ZEPHYR1100

EPHYR1100 S1タイプシート加工

代 ¥20,000～

・Z1000用 ルミチェンカバー

仕上げ ¥7,000

●ZⅡミラー用 アルミステー

長さはショートとロングの中間

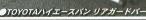
1本 ¥2,000

●RG400,500γ 車高調キット

材質7NO1 ¥15,000

●溶接用 リヤサスブラケット

材質A5083
1コ ¥7,000

●TOYOTAハイエースバン リアガードバー

ボルトオン オールステンレス 研磨仕上げ ¥24,000

標準ボディー・ロングボディー用 (スーパーロングは不可)

デリカスペースギア用 ¥26,000

●カワサキGPZ900R用クラスフォーニンジャ用埋込みウィンカー　未使用　FRセット　2万円　英国レーステック社製カーボンミラー2個　左右セット　ネジ山に多少難あり　1万5000円　取望　応葉望
〒229-0031　神奈川県相模原市相模原6-13-14　グランパーハイツ202
佐藤啓介

●ヤマハTRX850用ノーマルFフェンダー　ノーマルテールカウル　赤　安価で　SRX4／6用Nタコメーター　安価で
〒332-0026　埼玉県川口市南町2-4-26　☎048-254-7178
酒井克則

●ヤマハRD250　13万円　書付部品取り車　同初期型用部品取り車付　400cc EN付　●XS750SPL　4万円　書なし　部品取り車　●トヨタクラウン2000ハードトップ4ドアツインカム24　85年型　白　80000km　7万円　フル装備　●ハイラックスDキャブ4WD　87年型　検99年4月　39万円　2400ディーゼル　〇スズキGS750GL用タンク　シート　部品取り車可　GS400L用シート　部品取り車可　〇革ジャンパー　Dライダース　シングル可
〒370-0103　群馬県佐波郡境町下渕名3564　☎0270-76-2435
久保田

●池貝旋盤4尺　年代モノですがまだまだ現役です　200V用　15万円　値引可　取りに来る方に限る　約500kg
〒520-3324　滋賀県甲賀郡甲南町森尻47　☎080-238-3250（18～22時）
堀内則之

●ホンダCB750FA　80年型　検切れ　銀　19万円　程度良好　モリワキショート管付　●カワサキZ750FXII　赤　5万円　書付　レストアベース　●スズキGSX250E　赤　15万円　書付　程度中　●RG250Γ　青白　3万円　程度中　書付　●ラビットS301B　13万円　外装＆フレーム焼付全塗装済　程度良好　●NS-1　部品取り車　2台で3万円　●ヴェスパ50S　3万円　レストアベース車　取望
〒400-0308　山梨県中巨摩郡櫛形町山寺514-7　☎0552-83-5036（19～22時）
川崎義彦

●カワサキZ1100GP　B-2　82年型　検99年12月　ライム緑　R1カラー　1900km　80万円　OH後メーター交換　ワイセコ1105cc　OH済　後軸120ps　オーリンズRショック　BS　APフロントマスターシリンダー　OCII段　ならし完了　500kmごとにオイル交換しています　Z1100R用18インチホイールあり　タイヤ9分山　〇Z750FX-1　Z1000MK II　程度により30万～70万円くらいで　〇ホンダCB1100RCまたはRD　100万円くらいで　美車希望
〒734-0036　広島市南区旭3-5-31　FAX082-252-7618
木原康次

●ホンダMVX250F　84年型　保切れ　赤　13000km　5万円　スガヤチャンバー　Sシート　BS　CBR用足まわり　機OH　メッシュホース　スプロケ　その他　〇大型車用Fスタンド　5000円
〒349-0115　埼玉県蓮田市蓮田1969　FAX048-768-5578
増永博道

●BMW R1100RS　94年型　検2000年8月　パール白　3000km　105万円　フルカウル　極上　純正インテグラルケース　タンクバッグ付　往葉望
〒104-0045　東京都中央区築地6-11-5
渋谷元基

●三輝工業クインサンライトジュニアS-3　59年型　ライト青　18万円　生産台数わずかの希少車　電装OH済　FRタイヤ新品　極上　●ラビットS301スーパーフロー　20万円　再塗装済の極上美車　ホワイトリボンタイヤ付　バッテリー新品　●S601スーパーフロー　63年型　保99年6月　40万円　再塗装済の極上美車　FRタイヤ　バッテリー新品付　●川崎明発スーパー125　57年型　20万円　STD　実動　機上外中　●BSモーター41型　56年型　18万円　完動品　当時の物ではないフェンダーマスコット　ライト　スポーク　ベル各新品付　他旧車あり　取望　往葉望
〒125-0032　東京都葛飾区水元4-13-26
塚本哲也

●ヤマハTZ250用正立フォークセット　40mm　三ツ叉　トップブリッジ　ハンドル　Sダンパー　Sダンパーブラケット付　3万5000円　同用Sアーム　1万円　同用Nホイール　FRセット　Rディスク　新品スプロケ付　5万5000円　Sアーム＆ホイールセットをまとめて購入の場合ホイール代のみで可　その他ドゥカティF1用フォーク　900SS用部品等多少あり　葉望
〒169-0051　東京都新宿区西早稲田2-21-18　（株）立地開発内
梁島大学

●カワサキZ1　72年型　検99年5月　火の玉　レストア後1000km　150万円　フルレストア車　●W3　検切れ　60万円　美車　取望
〒674-0072　兵庫県明石市魚住町長坂寺761-1-701　☎078-947-5245(19～22時)
椎名勉

●カワサキKZ1000MK II　80年型　14246マイル　4400USドル　フレーム番号KZT00A-525405　全オリジナル　極上　●ホンダCB750K0　69年型　38310マイル　4700USドル　フレーム番号CB750-1003017　EN番号CB750E-1002867 EX以外すべてオリジナル　極上　以上日本への輸送料込み　電子メールz1z1 rcbko@earthlink.netまたはFAX望　日本語可
1 Sunrise Drive, Binghamton, NY13905　USA　FAX607-771-0762
ティム・スウィーニー

●カワサキZX-9R　98年型　検2000年3月　青　8000km　100万円　現金のみ　応談　極上　マレーシア仕様　フルパワー車　電圧計　警報機　名変確実な方　●ホンダCBR1100XX用SP忠男製ハンドルスペーサー13mmアップ　8000円　●D'sバトルジャケット　L　3万円　D'sバトルパンツ　LL　2万円　取望
〒136-0073　東京都江東区北砂6-27-18　☎03-3648-1196
井上智仁

●ドゥカティF3　検切れ　赤　9000km　75万円　応談　540cc　デロルトφ40mm　オーリンズRショック　ハリスSアーム　テクノマグネシオホイール　F17／R18　他改造多数　取望
〒179-0081　東京都練馬区北町4-1-1　☎020-558-4761（18～23時）
望月真

●ヤマハXJR1200　97年型　検99年4月　銀　1252km　58万円　極上　フルパワー仕様　200km／hメーター　リミッターカット含む機能美パーツ14点付
〒496-0833　愛知県津島市常盤町1-16-1　信和工業内　☎0567-26-6450（8～22時）
佐藤誉雄

●ヤマハTRX用Nミラー左右　白　傷＆汚れあり　3000円　ショーワFフォークスプリング　3000円　白アッパーカウル　右側にコケた人の補修用　3000円　取望　〇右シートカウル　後ろ側だけでも割れていなければ可　色不問　安価で
〒244-0817　神奈川県横浜市戸塚区吉田町623　☎045-881-1573（20～23時）
鈴木雄一郎

●カワサキニンジャ900　90年型　検切れ　銀黒　23000km　30万円　ヨシムラ集合　デイトナアップハンドル他
〒187-0032　東京都小平市小川町1-969-15　☎042-347-5764
伊藤辰也

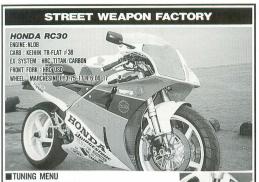
●スズキGSX-R750H　87年型　検切れ　黒赤　32000km　10万円くらい　要整備　欠品なし　ヨシムラマフラー　スペアタンク等パーツ多数付
〒174-0075　東京都板橋区桜川3-4-7　☎03-3933-8046（21～23時）
菊池徹

■カワサキまたはヤマハ用マルケジーニFホイール　5本スポーク　3.50×17　色不問　当方スズキ用同ホイール　パール白　美品　売り可　取望
〒257-0031　神奈川県秦野市曽屋6012-3　☎0463-82-8457（21～23時）
長谷川孝

●ホンダATC200　トリコロール　10万円　ヤマハRZV500用PVMホイール4.50×18黒　新同　タイヤ付　8万円　スズキGSX-R1100　94年型用青黒アッパーカウル　スモークスクリーン　ヘッドライト付　3万円　シートカウル一式　シート付　2万円　カワサキギファー400用パンス＆ハインズメガホンマフラー　2万円　GPZ750F用カーカーメガホンマフラー黒　3万円　ZZ-R400用EN　4万円
〒440-0074　愛知県豊橋市上伝馬町89　☎080-554-3380（20～22時）
大竹栄次

●ホンダSL250S　73年型　保99年9月　銀　39000km　20万円　値引可　実動　外観それなり　CRキャブ
〒140-0003　東京都品川区八潮3-2　日正海運(株)　☎03-3799-5698(21～24時)
内野博文

●カワサキZ1-R用部品　検切れ　書付　フレーム　補強済　専用Sアーム　同用BS　同用三ツ叉　各ワンオフ　RS系用メーターまわり　以上セットで50万円　応談　ワンオフチタン手曲げ管　サイレンサーなし　10万円　応談　モリワキモンスターEN　4カム　φ73mm等当時のデッドストック部品をモリワキZエンジン開発者が新規で組んだ最終基　組立後実走3000km　ケタ違いの力があります　170万円　160ps以上確実　FAXのみ受付　取望
〒198-0051　東京都青梅市友田町2-675-6　FAX0428-23-3902
松島タダシ

●スズキイナズマ400用ストライカーステンカーボンマフラー　新同　3万円　ヤマハSRXセル付用ポッシュカーボンスリップオン　1万5000円　TZ用Rホイール4.50×17　ローター付　5000円　同用マルケジーニ5.00×17　未使用　4万円　TRX用ベビーフェイス1本出しマフラー　サイレンサー要交換　1万円
〒215-0005　神奈川県川崎市麻生区千代ヶ丘5-7-19-A-105　☎044-952-5699
池内裕之

■TUNING MENU
○エンジン／フルオーバーホール
シングル――――――――――――――――――――¥60,000～
ツイン―――――――――――――――――――――¥90,000～
マルチ―――――――――――――――――――――¥120,000～
○ポート加工（1ポート）――――――――――――¥5,000～
○クランクバランシング―――――――――――――¥6,000～
○キャブレターセッティング―――――――――――¥30,000～
○フレーム補強（1カ所）アルミ――――――――――¥5,000～
スチール――――――――――――――¥4,000～
○他車種流用足まわり―――――――――――――¥150,000～
○他車種流用ホイール装着――――――――――――¥50,000～
○油圧ブレーキ＆クラッチメッシュホース――――――¥9,000～

■RC30に関するノウハウには自信があります。スペシャルパーツ等も各種取り揃えておりますので、何なりとお問い合わせください。

■その他、カスタム／チューニングでお困りの際は何なりとお問い合わせください。
各種切削機、アルゴン／ガス溶接器、油圧プレス機、サンドブラスト等を揃え、万全の体制でメインテナンスから、カスタム＆チューニングのお手伝いをさせていただきます。
■各種クレジット取り扱いしております。お気軽にお問い合わせください。

ワークスサクライ
Works Sakurai
〒960-02 福島県福島市飯坂町湯野字千刈田25　TEL/FAX：0245-42-0715
OPEN.10：00AM～8：00PM　月曜日定休　※12～2月の冬季期間中は日曜日定休

●スズキGSX-R1100　〜88年型用書付　フレーム　EN　ハーネス　OC　マフラー他一式　8万5000円　カウル　ライト　タンク　シート他外装一式　黒　5万5000円　ステンレス集合管　3万5000円　GSX1100カタナ用ハンドル　フォー製スタビライザー一式　他一式　1万8000円　ホンダCB750F用速度&回転計　パネル一式　6000円　CB1100RC用アンダーカウル　3万5000円　Rショック　4万5000円　Fローター　キャリパー左右セット　4万8000円　パフォーマンスキャリパー4ポット左右一式　新古品　パッド付　5万8000円
〒232-0016　神奈川県横浜市南区宮元町2-27-401　☎045-715-0187
藤井厚徳

●カワサキAISS　保切れ　白　25万円　実動　シート後方角に破れあり　●ヤマハXJR1200用足まわり　外装パーツ小物あり　Vマックス用EN&Rまわり　3万円　ホンダマグナ250／スティード用三ツ又　ロングフォーク　他改造パーツ各種あり　●H−DショベルFX　120万円　●スズキGS750用Nマフラー　2万円　ヤマハSR用タンク　ボロから程度上まで各種あり　●SR500初期型　3万円　書付ボロ　●400用部品あり　●GS750　3万円　書なし欠品多数　●100Vバッファー　コンプレッサー　各3万円
〒210-0902　神奈川県川崎市幸区小向仲野町4-15　☎030-207-3916
日下ジュン

●ヤマハFZ750北米仕様　88年登録　検99年10月　国内仕様と同色　25000km　50万円　ワンオーナー　多少錆あり　ヘッド&キャブOH済　FZR750用Fまわり&Rホイール　ウレタン金塗装ホイール　ミシュラン9分山　オーリンズRショック　RC30用クラッチ&Fブレーキマスター　USヨシムラマフラー　オイルフィルターカートリッジタイプ　純正Sシート　北米仕様専用アンダーカウル　新品タンク付　NPほぼあり　国内仕様PL付　電話明記希望
〒110-0005　東京都台東区上野5-8-5　CP10ビル7F　（株）SHOEI　企画室
海老沢孝

●カワサキZ200　保98年6月　銀　20000km 20万円　機外共程度上　新品部品多数組込み済　書付部品取り車付　取望　○Z2用ENガード　良品を適価で
〒250-0862　神奈川県小田原市成田12-10　☎020-539-1686（19〜23時）
田中稔

●BMW　R100GS-PD　91年型　検99年8月　黒緑　40000km　60万円　シートツートーンに張替　セルモーター新型に交換済　パニアケース　Fブレーキパッド新品付　機外共上
〒229-1115　神奈川県相模原市氷川町14-10　☎0427-76-1488（20〜23時）
吉住崇

●ヤマハFZR1000　3GM用EN　EN&ミッションOH済　コスワースレーシングピストンに変更済　走行8000km　12万円　値引可
〒465-0087　愛知県名古屋市名東区名東本通4-31-402　☎052-701-0112
湯浅貴吏

○スズキGSF1200用社外Rショック　社外キャブ　BS　改造パーツ　各適価で
〒156-0056　東京都世田谷区八幡山2-6-1　☎020-65-33783（19〜22時）
岡村太郎

●カワサキZ2用EN　860cc　美品　10万円　同用クランク　2万円　同用シリンダー　2万円　取望
〒322-0345　栃木県鹿沼市旭ヶ丘135-203　☎0289-77-3489（21〜23時）
高村和男

○ホンダCB750F〜1100F　レストアベース車　適価で　近県の方希望
〒424-0114　静岡県清水市庵原町1584　☎030-389-0685
乾隆生

●カワサキZ1000R2ローソンレプリカ　検切れ　ライム緑　9050マイル　98万円　●Z系用ミクニキャブ　3万円　●スズキGS750改　検切れ　52万円　足まわり交換　フレーム補強数カ所　ステンレス直管タイプマフラー等　★インナーチューブの傷&錆修理できます　ただし1カ月くらい待てる方
〒736-0081　広島市安芸区船越5-3-8　☎082-823-3179（10〜22時）日笠由太

■オート・ジャンブルに投稿される場合、住所が不完全なもの、名前が苗字だけのもの、電話番号が書かれていないものは掲載できません。ご希望で、電話番号、住所を載せたくない場合は、その旨をお書き添えください。編集部で掲載する際に問い合わせをすることがあります。必ず連絡先を明記してくださるようお願いします。　（編集部）

マニュアル何でもあります!

BMW・ドカティ・ジレラ・グッチ・ラベルダ トライアンフ・逆輸入ホンダ・ヤマハ・スズキ

下記リストに無いものはTELにてお気軽にお問い合わせください。
貴重なオリジナル・マニュアルを多数用意してお待ちしております。
E-mailアドレス acpowers@iae0.attnet.or.jp

●パーツリスト何でもあります ¥4,000より

BMW、DUCATIは、ほぼ全機種揃います。(1960-1996)
ホンダ、(US仕様は¥5,000) 例 VFR750F,CBX1000,CB900F,CB1100F ¥5,000
CB1100R/CBX1000,CB1100F,CBR900RR/NS400R(ヨーロッパ) ¥8,400/8,700/5,000
ヤマハYZF750,RZ250,RZV500,GTS1000,FZR1000(ヨーロッパ) ¥5,000～5,700
スズキRG500ガンマ,RGV250(ヨーロッパ),
モトグッチ ルマン,デイトナ, ジレラ サトゥルノ ¥5,000～5,200

●サービスマニュアル何でもあります ¥4,500～13,800

BMW、DUCATIは、ほぼ全機種揃います。(1960-1996)
ホンダ、(US仕様は¥9,800) 例 VFR750F,CBX1000,CBR900RR ¥9,800
スズキRG500ガンマ,1100カタナ,DR750,RE5(ヨーロッパ) ¥9,000～10,500

●ビンテージドカティ用ステッカーキット ASK PRICE

●その他MVアグスタ・カジバ・ハスクバーナ・アエルマッキ ベスパ・ハーレー・カワサキ、etc.

●R1100RSで2馬力UP/高性能エンジンオイル・ザーレン

DUCATIベベル系エンジンに超おすすめ/ ベベルのうなりが完全に消えます。1リッター¥3,000クラスのオイルより、1ランク上の性能とクオリティ。15W-50 ¥1,500 1リッター オイル交換後、1,500km以内で最高速度を軒並みオーバーします。3速ギアで最高速度67km/hに達しました(スズキGAG 4速)。5W-30 4リッター¥7,500 耐オーバーヒート性の高さは、140km/h巡行で油温92°C(DUCATI 900SS)

POWERS

定休日 毎週水曜・隔週日曜日
TEL.0468-76-3941 12:00～21:30
FAX.0468-76-3942 24時間受付

二輪・四輪ホイール フレーム修正

シートレール
スイングアーム
フロントフォーム
ステム
ディスクローター
フレーム補強
フィン欠損溶接
レイダウン加工
各種溶接加工

年間1,000件を越える蓄積された修正データ。
そして僅かな妥協も許せない磨かれた職人の技。
そうして生み出された800種を超す専用治具を開発。
フレーム修正には高精度な測定を可能とするレーザー測定器を使用しています。

修正精度一覧 他社の精度と御比較ください。

項目	修正誤差
二輪ホイール修正(ストリート)	……修正誤差 0.3mm以内
二輪ホイール修正(レーシング)	……修正誤差 0.1mm以内
四輪ホイール修正	……修正誤差 0.5mm以内
フレーム修正	……修正誤差 0.1mm以内
ブレーキローター修正	……修正誤差 0.1mm以内

※HD・BMW等外国車及び旧車の修正も可能です※

モトショップ梶ヶ谷
川崎市高津区下作延818
☎044(865)8933
営業時間/AM10:00～PM9:00
毎週月曜日 定休

●お支払いには各種カードクレジットをご利用頂けます。

国内4メーカー(約400色) オートバイ純正色塗料 (2液タイプポリウレタン樹脂塗料)

エアースプレーガン ピースコンお持ちの方 (塗装マニュアルつき)

■塗料(ベース8:硬化剤1)
250gセット+うすめ液 250cc 3,200円
500gセット+うすめ液 500cc 4,800円
1000gセット+うすめ液 1000cc 8,400円
*キャンディ色はアンダーコート価格下記が追加
250gセット+うすめ液 250cc 2,600円
500gセット+うすめ液 500cc 3,800円
1000gセット+うすめ液 1000cc 6,500円

■白サフェサー(ベース4:硬化剤1)
250gセット+うすめ液 250cc 2,500円
500gセット+うすめ液 500cc 3,000円
1000gセット+うすめ液 1000cc 4,200円

■ポリパテ
200g+洗浄液 200cc 2,800円
*他色見本を送って下されば調色致します。調色料3,000円

・使用量は色により差がありますが250gでタンク1.5個分

塗料売ります

カスタムペインティング事業部
浜松第一塗装有限会社
〒435 静岡県浜松市長鶴町29-1
電話(053)465-3373
FAX(053)462-7091

日、月曜休業
AM9:00
~
PM6:00

オートバイ・ヘルメットのカスタムペイント 12年の実績

基本料金(キズ、ヘコミ板金、ハクリ別料金)

車種	料金
ゼファZ2カラー 火の玉	47,000円
タイガー	56,000円
2Sカラー	61,000円
ZRXローソンR1カラー	75,000円
750SSレインボウ	69,000円
CB750KO	49,000円
ZII、ZI 2Sカラー	58,000円
ZII、II1火の玉カラー	43,000円
XS1(ライト廻り、サス含む)	43,000円
ローソンレプリカR1カラー	78,000円
Z400FXタイガーカラー	59,000円
W3最終カラー	40,000円
CB750FB	71,000円
Z750FX	58,000円

ヘルメット
例 アイルトンセナ 36,000円
他 レプリカ、オリジナル、ファイヤーパターン 20,000円より60,000円

■カスタムペイント申し込み方法
純正色復元塗装の場合は宅配便にて当社へ直接送ってください。
見積書、料金振込用紙、納期日連絡を送ります。(必ず連絡先記入)
カスタムペイントについては電話、ファックスにて問い合わせ下さい。

VIP BROTHERS

お役に立たせて頂いてます! グラフィックセット

カワサキ旧車のレストアの際、外装のグラフィックが手に入らず新品の外装、もしくは塗装で高額な出費をされてる方、もしくはショップの方に朗報です。(貼った上にクリア塗装OKです)

純正タイプ
●Z1000H用¥8,000(転写タイプ10点セット) NEW
●ZIRI.シルバー用¥11,000(転写タイプ)
●Z1000MKII.Z750FX-I用¥10,000(転写タイプ)
●Z1A用¥9,000(転写タイプ6点セット)
●Z2A用¥9,000(転写タイプ6点セット)
●Z1B.Z2B用¥9,000(転写タイプ6点セット)
●KZ1300A-I用¥10,000(転写タイプ+ライン)
●750SS(GRD)(BLU用も新登場)レインボー¥10,000(転写タイプ)
●500SS(RED)レインボー新登場¥9,000(転写タイプ) NEW
●350SS.250SS.(RED.WHT)用レインボー¥10,000(転写タイプ)
●KH250.400最終型(GRN)用¥10,000(転写タイプ6点セット)
●Z1000RI用¥5,000(1mライン×3)
●Z1000RII(GRN)用¥12,000(1mライン×2+サイド.テール6点セット)
●GPZ1100A-I(RED)用¥12,000(10点セット)
●Z400FX E・3用¥4,000(1mライン×2)
●Z400GP(GRN)用¥12,000(7点セット)
●Z400GP(BLK.RED)用¥11,000(6点セット)

カスタムペイント対応
●GPZ1100.750F(レイニー)用¥13,000(10点セット)
●GPZ400F(レイニー)用¥13,000(10点セット)
●ZRX400(ローソン)用¥4,000~5,000(カラーA~Fまで6タイプ)
●ゼファー400(Z1B.Z2B)用¥9,000
●その他、転写タイプの商品に限り1台分からカラーオーダー承ります。価格は同一でOKです!(納期10日~14日ぐらいかかります。)

▲Z1Rはこんな感じに分割されます。
▲細いダブルのラインも貼りやすいようにこのようになっています。
◀Z1、Z2も立体で型どりしていますので簡単に素人さんでも貼れます!

《消費税は別途承ります》

◆当社のステッカーキットは……
ラインタイプ、転写タイプなど車種により貼りやすいように作ってあります。詳しくは、お電話でお問い合せください。尚、お客様の金銭的負担を軽減するため、型抜きしてない物もあります。ハサミ、カッター等で数分間で出来る作業ですのでご了承ください。※ご注文の際は電話で在庫を確認してください!

福島県を中心にカスタムフリークを応援する強い味方!!

福島県いわき市平中神谷字苅萱63番地の5
(株)ビッププラザーズ
TEL(0246)34-7227(代) FAX34-2174
常磐高速で都心から2時間!!

AUTO JUMBLE

●データの読み方は……

①車名 ②年式 ③塗色 ④走行距離 ⑤車検／保険 ⑥セールスポイント（ドレスアップ、改造、オプションなど） ⑦程度 ⑧価格、が表示されています。
⑦の程度は次の４段階に分かれています。
●EC=Excellent Condition…文句なしの極上車、あるいは新同車。
●GC=Good Condition…とりあえず整備不要、程度良好の完全実動車。
●AC=Average Condition…ごく普通の中古車、多少の手入れが必要。
●NW=Needs Work…整備、修理が必要。レストアの素材としても最適。
なお、⑧の価格については、各ショップによって含まれる費用が異なっている場合がありますので、直接お問い合わせください。

ムラヤマモータース

03-3378-0181
東京都渋谷区笹塚2-7-8
〒151-0073

❶BMW R1100R
❷1998年 ❸黒
❹0km ❺—
❻75周年限定車 ABS 新車
❼EC ❽150万円

❶BMW R100R
❷1994年 ❸アメジスト紫
❹5800km ❺検２年付
❻—
❼EC ❽78万円

❶ドゥカティ851レーシング
❷1992年 ❸赤／白／緑
❹12534km ❺検1998年12月
❻スペアパーツ多数
❼GC ❽85万円

福田モーター商会

03-3468-6841
東京都渋谷区笹塚1-50-16
〒151-0073

❶BMW F650ST
❷1997年 ❸橙
❹6870km ❺検1999年９月
❻オレンジシート
❼GC ❽65万円

❶BMW K100RS-2V
❷1986年 ❸マジソン
❹42970km ❺検2000年２月
❻現状渡し
❼GC ❽26万円

❶BMW K100RS-4V ABS
❷1992年 ❸黒
❹28580km ❺検２年付
❻標準シート バッグ
❼EC ❽73万円

❶BMW K1100RS ABS
❷1993年 ❸青
❹16180km ❺検1999年５月
❻バッグ CAT
❼EC ❽100万円

❶BMW R80
❷1993年 ❸赤
❹18590km ❺検1999年１月
❻ハザード シティケース
❼GC ❽73万円

❶BMW R100RS限定車
❷1982年 ❸黒
❹17390km ❺検2000年８月
❻Ｅバッグ DGマフラー S/Wシート
❼EC ❽138万円

❶BMW R1100GS ABS
❷1995年 ❸白
❹31230km ❺検1999年９月
❻ガード バッグ 前後タイヤ新
❼GC ❽115万円

❶BMW R1100R ABS
❷1995年 ❸赤
❹13310km ❺検1999年８月
❻カウル ガード バッグ
❼EC ❽100万円

❶BMW R1100R ABS
❷1996年 ❸緑
❹17800km ❺検２年付
❻ガード
❼GC ❽85万円

❶BMW R1100R ABS
❷1995年 ❸緑
❹3910km ❺検1999年11月
❻カウル バッグ タンクバッグ
❼EC ❽100万円

❶BMW R1100RS ABS
❷1996年 ❸黒
❹6500km ❺検２年付
❻ハーフカウル
❼EC ❽130万円

❶BMW R1100RS ABS
❷1993年 ❸赤
❹40820km ❺検1999年12月
❻ハーフカウル ガード バッグ
❼EC ❽105万円

❶BMW R1100RT ABS
❷1995年 ❸緑
❹20220km ❺検1999年９月
❻—
❼GC ❽125万円

❶ドゥカティ916モノポスト
❷1997年 ❸赤
❹5520km ❺検1999年12月
❻—
❼EC ❽180万円

❶マーニ1000スフィーダ
❷1990年 ❸赤
❹13230km ❺検２年付
❻ダイナコイル スポーツマフラー
❼EC ❽125万円

❶モトグッツィV10チェンタウロ
❷1997年 ❸黄
❹7640km ❺検1999年５月
❻サイドスタンド
❼GC ❽98万円

AAA

0489-97-6638
埼玉県八潮市古新田273
〒340-0823

❶ヤマハSR595 USカフェ
❷— ❸カスタムカラー
❹— ❺検２年付
❻595cc ハイパフォーマンスSR
❼EC ❽138万円

❶ヤマハSR528 USカフェ
❷— ❸カスタムカラー
❹— ❺検２年付
❻528cc テクマグホイール
❼EC ❽125万円

❶ヤマハSRX4-Ⅳ
❷— ❸カスタムカラー
❹— ❺検２年付
❻621cc FCR
❼GC ❽75万円

❶ヤマハSRX4-Ⅳ
❷— ❸カスタムカラー
❹— ❺検２年付
❻621cc FCR
❼GC ❽68万円

❶ヤマハSRX6-Ⅳ
❷— ❸カスタムカラー
❹— ❺検２年付
❻FCR スーパートラップ
❼GC ❽65万円

❶ホンダ ブロス650
❷— ❸カスタムカラー
❹— ❺検２年付
❻スーパートラップ
❼GC ❽55万円

❶ホンダ ブロス400
❷— ❸カスタムカラー
❹— ❺検２年付
❻スーパートラップ
❼GC ❽48万円

❶BMW R80
❷1987年 ❸黒
❹15000km ❺検1999年11月
❻—
❼AC ❽30万円

❶ヤマハXT400テネレ
❷1992年 ❸青
❹— ❺—
❻スープアップ
❼AC ❽10万円

グッツィスポルトジングウシ

045-943-2891
神奈川県横浜市都筑区仲町台4-1-5
〒224-0041

❶モトグッツィV40タルガ
❷1990年 ❸赤
❹18000km ❺検2000年９月
❻ダイナ K&N グッツィガード
❼GC ❽42万円

❶モトグッツィ イモラⅡ改
❷1986年 ❸赤
❹21000km ❺検1999年６月
❻435cc ２バルブ化
❼GC ❽42万円

❶モトグッツィ ミレGT
❷1988年 ❸黒
❹3500km ❺検2000年７月
❻ノーマル
❼GC ❽78万円

❶モトグッツィV40タルガ
❷1995年 ❸赤
❹10000km ❺検1999年10月
❻ノーマル 18インチ
❼GC ❽45万円

❶モトグッツィ1100スポーツ
❷1995年 ❸黄
❹6000km ❺検1999年４月
❻FCR テルミ ハイカム PVM他
❼EC ❽160万円

❶BMW R100RS
❷1977年 ❸青
❹46000km ❺検２年付
❻ノーマル 完全整備済 Hカウル
❼GC ❽80万円

バイクハウスフラット杉並

03-3394-9471
東京都杉並区清水1-15-12
〒167-0033

❶BMW K1 ABS
❷1990年 ❸青メタ
❹7272km ❺検２年付
❻新同 タンクバッグ
❼EC ❽98万円

❶BMW R1100RS Hカウル
❷1994年 ❸赤
❹9500km ❺検2000年４月
❻インテグラルケース WPショック
❼GC ❽115万円

❶BMW R100トラッド
❷1990年 ❸クラシカル黒
❹30872km ❺検２年付
❻純正Fカウル WPリアショック
❼GC ❽75万円

❶BMW クラウザーMKM1000
❷1986年 ❸オリジナル白
❹1110km ❺検2000年４月
❻希少車 デュアルシート
❼EC ❽150万円

❶BMW R80GS P/D
❷1985年 ❸オリジナル白
❹— ❺検２年付
❻希少のGS
❼GC ❽75万円

❶BMW R80
❷1985年 ❸黒
❹26750km ❺検２年付
❻乗りやすい価格 ノーマル
❼GC ❽55万円

ハヤシカスタム

03-3756-2160
東京都大田区下丸子2-1-1-101
〒146-0092

❶ヤマハSRX6
❷1991年 ❸黒
❹28854km ❺検1999年５月
❻680cc ヨシムラカム マフラー
❼GC ❽20万円

❶スズキ ボルティー改
❷— ❸黒
❹21000km ❺—
❻ハンドル ライト マフラー他
❼EC ❽30万円

❶ホンダCB160改
❷— ❸銀
❹15207マイル ❺—
❻CR風ALタンク シート レストア
❼EC ❽69万円

❶ホンダCB77
❷— ❸橙
❹15561km ❺検2000年９月
❻—
❼GC ❽25万円

❶ホンダCB77
❷―― ❸赤
❹4864km ❺――
❻フルレストア
❼EC ❽68万円

❶ホンダCB900F
❷―― ❸赤
❹2428マイル ❺――
❻外装新品
❼EC ❽70万円

❶ホンダCB450K0
❷1966年 ❸黒
❹30958km ❺――
❻クジラ フルレストア
❼EC ❽69万円

PARTS
■カブラSタイプ用シート シートカウル フレームカバー 新同 2万円 ■ドラッグスター用スラッシュカットマフラー 2万円

スピードショップオールマン
045-421-8391
神奈川県横浜市神奈川区新子安2-4-19
〒221-0013

❶ドゥカティ900SL Hカウル
❷1992年 ❸赤
❹18000km ❺検2000年7月
❻ダイマグ R/ハウスサイレンサー他
❼EC ❽94万円

❶ドゥカティ916ストラーダ
❷1994年 ❸赤
❹15769km ❺検2年付
❻テルミ オーリンズショック他
❼EC ❽158万円

❶ドゥカティM900
❷1996年 ❸赤
❹916km ❺検2年付
❻テルミ ステップ φ19マスター
❼EC ❽118万円

スコードロン
03-3702-5530
東京都世田谷区中町4-20-8
〒158-0091

❶ドゥカティ スーパーモノ
❷1995年 ❸赤
❹―― ❺――
❻スペアパーツ多数付
❼GC ❽360万円

❶ドゥカティ レーシングパンタ
❷1985年 ❸赤
❹0km ❺――
❻フルノーマル 新車
❼EC ❽380万円

❶アエルマッキ アラドーロ
❷1966年 ❸赤
❹―― ❺――
❻フルレストア
❼EC ❽290万円

❶ドゥカティ250ナローケース
❷1962年 ❸緑
❹―― ❺――
❻乾式クラッチ ALタンク他
❼EC ❽115万円

❶ドゥカティ900MHR改カウルレス
❷1982年 ❸銀
❹―― ❺検2年付
❻イモラタンク ENOH セル付他
❼GC ❽125万円

❶ジレラ500サトゥルノ改
❷―― ❸黄
❹3000km ❺検2年付
❻プロアーム USDフォーク
❼EC ❽88万円

❶ドゥカティ250デスモ
❷―― ❸銀
❹25000マイル ❺――
❻フルオリジナル 整備済
❼GC ❽85万円

❶ホンダCB750K4
❷1974年 ❸青
❹37000km ❺検2年付
❻――
❼GC ❽45万円

❶ヤマハTZ250
❷1973年 ❸白
❹―― ❺――
❻セミワークス
❼GC ❽100万円

PARTS
■アエルマッキフロントフォークセット ステム付 新古品 5万5000円

PARTS
■ヤマハTZ250ドラムブレーキ前後セット 新品リム/スポーク付 40万円 ■テクマグ ドゥカティF1用 5.00×18 新古品 8万円

PARTS
■シーリーフレーム スイングアーム タンクシートセット 中古 15万円 ■ドゥカティMHR純正フォーク リペア品 8万円

ワールドモトランド
0272-43-7272
群馬県前橋市三河町2-2-23
〒371-0015

❶カワサキZ1
❷―― ❸火の玉カラー
❹―― ❺――
❻新規 レストア OH済
❼EC ❽115万円

❶ビモータ スーパーモノ
❷1995年 ❸赤/銀
❹710km ❺――
❻ノーマル
❼EC ❽95万円

❶ドゥカティ400SSJ
❷―― ❸赤
❹―― ❺――
❻ノーマル
❼GC ❽57万円

❶ドゥカティ900SS
❷―― ❸赤
❹―― ❺――
❻倒立車 テルミニョーニ付
❼GC ❽108円

❶ジレラ350サトゥルノ
❷1988年 ❸赤
❹8970km ❺――
❻ノーマル
❼AC ❽42万円

ヒロズオート
0729-53-2558
大阪府藤井寺市野中1-98-4
〒583-0014

❶ホンダGL1500J
❷1988年 ❸ベージュ
❹23000km ❺検2000年8月
❻純正パーツ付
❼EC ❽98万円

❶ホンダGL1500SER
❷1994年 ❸パール白
❹6594マイル ❺検2年付
❻ノーマル
❼EC ❽158万円

❶ホンダGL1500SE トライク
❷1996年 ❸キャンディ赤
❹903マイル ❺検2000年6月
❻オプション/別注パーツ多数
❼EC ❽500万円

❶ヤワ ヤワサイドカー
❷1988年 ❸パール白
❹13925km ❺検1999年4月
❻350cc 2サイクル 3人乗り
❼GC ❽38万円

ケインズ
092-641-0836
福岡県福岡市東区箱崎2-41-3
〒812-0053

❶カワサキZ750FX
❷―― ❸――
❹―― ❺――
❻実動 手入れは必要
❼NW ❽35万円

❶ヤマハSR400
❷1992年 ❸――
❹―― ❺検2年付
❻タイヤ前後新品
❼GC ❽28万円

❶カワサキZXR400
❷1993年 ❸――
❹11000km ❺――
❻――
❼GC ❽29万円

PARTS
■SRX用WB2in1スーパートラップ 2万円 ■Z2用カーカーメガホン 黒 2万円 ■CB750FB部品取り車 書付 5万円

PARTS
■ニンジャ用ツキギ製オールステンレス/アルミマフラー 中古 7万円

モトジャンキー
086-242-5515
岡山県岡山市西之町16-113
〒700-0916

❶カワサキZ2
❷1975年 ❸タイガーカラー
❹31149km ❺――
❻ヨシムラ集合 多少手入れ必要
❼AC ❽55万円応談

PARTS
■ZZ-R1100D1ホイールセット 8万円 GPZ900R ZX-10に取り付け加工の場合は4万5000円増しにて

PARTS
■ホイールセット ZZ-R1100D フロントディスク付 10万円 GPZ900R ZX-10にコンバートOK 加工賃別途

PARTS
■ホイールセット ビモータDB2白 11万円 ドゥカティ916SPS 14万円 SRX600 4万円

PARTS
■'91GSX-R1100用WP倒立フォーク ROMA4054 三ツ叉 ハンドル 160mmステアリングダンパー WP30309リアショック 38万円応談

PARTS
■'91GSX-R1100アッパー アンダー シートカウル フューエルタンク 黒/灰 上物 セットで10万円

PARTS
■ZZ-R1100Cフロントフォークセット 8万円 ■'96GSX-R750用オーリンズタイプ4リアショック 7万円

PARTS
■'95GSX-R1100Wトキコ6ポットキャリパー左右 Fディスク左右セットで5万6000円

PARTS
■GPZ900R A7足まわり フォーク 三ツ叉 ハンドル 前後ホイール 前後ディスク Fキャリパーセットで20万円

PARTS
■GPZ900R A7足まわり フォーク 三ツ叉 ハンドル 前後ホイール 前後ディスク Fキャリパーセットで20万円

PARTS
■GPZ900Rコンプリートエンジン SPLヘッド ヨシムラカム ワイセコφ75 1000RXクランク&コンロッド ノーマル下取りで55万円

PARTS
■CBR900RRエンジン 20万円 ■ブラックバード用FCR41 新品 TPS クリーナーボックスアダプター付 1セットのみ特価にて

PARTS
■GPZ1100用ベビーフェイスステンレス/アルミマフラー 小キズあり 5万円

PARTS
■ショーワスペシャル倒立フォーク ステム打替可 20万円応談 ■オーヴァー製CB400SFスタビ付スイングアーム 6万円

モトショップ梶ヶ谷
044-865-8933
神奈川県川崎市高津区下作延818
〒213-0033

❶BMW R100トラッド
❷1990年 ❸黒
❹38727km ❺――
❻諸経費のみにて検2年付
❼GC ❽58万円

❶カワサキ ゼファーχ
❷1996年 ❸黒
❹5286km ❺――
❻ヨシムラアルミハンドル マフラー
❼EC ❽36万円

❶ヤマハ ビラーゴ250
❷1991年 ❸緑
❹10011km ❺保2000年8月
❻ノーマル
❼GC ❽18万円

❶ホンダCB72
❷―― ❸赤
❹34142マイル ❺――
❻レストア済 希少車
❼GC ❽56万円

❶ホンダCB77
❷―― ❸赤
❹65890マイル ❺――
❻レストア済 希少車
❼GC ❽98万円

スイフト
075-323-2175
京都府京都市右京区山ノ内中畑町29-8
〒615-0085

PARTS
■ZZ-R1100 走行3万キロ キャブ・イグナイター付 CとDあり ともに好調 各15万円

PARTS
■RZ250/350R用ダイマグホイール 2.15×18 2.50×18 新品未使用 前後セットで9万円

ケイウェイブ
027-261-1997
群馬県前橋市上大島町88-14
〒379-2153

❶カワサキZ1000J R1仕様
❷1981年 ❸ライムグリーン
❹2875マイル ❺検1999年4月
❻ダイマグ FCR ENOH済
❼GC ❽220万円

❶カワサキZ1R
❷1977年 ❸シャンパン金
❹―― ❺――
❻ENOH 新規 少カスタム
❼GC ❽予価100万円

❶スズキGSX-R1100
❷1987年 ❸黒
❹36000km ❺——
❻部品取りにでもどうぞ 実動車
❼NW ❽15万円

PARTS
■KZ1000MkⅡ Z1R用OH済エンジン '78年型 黒 OH後未走行 極上 45万円

ウイニングラン
054-645-1248
静岡県藤枝市上青島471-6
〒426-0036
▼

❶ヤマハSRX4
❷—— ❸各色あり
❹—— ❺——
❻600もあり 数台在庫
❼AC ❽8万円より

❶スズキGSX750E4
❷—— ❸白
❹—— ❺——
❻ノーマル
❼AC ❽15万円

❶スズキGS1000
❷—— ❸白／青
❹—— ❺——
❻ノーマル
❼AC ❽65万円

❶スズキXR750レーサー
❷—— ❸白／青
❹—— ❺——
❻ファクトリー車 車検取得可能
❼GC ❽380万円

❶ドゥカティ955コルサ
❷—— ❸赤
❹—— ❺——
❻レーサー 車検代別途120万円
❼AC ❽400万円

❶スズキGSX1100カレーサー
❷—— ❸赤
❹—— ❺——
❻レーサー 車検代別途30万円
❼GC ❽280万円

❶ヤマハXJR1200カスタム
❷—— ❸銀
❹—— ❺検1999年3月
❻チタンEX 足まわり他改多数
❼GC ❽98万円

❶ホンダCB1100RD
❷1983年 ❸赤／白
❹—— ❺——
❻チタンEX 足まわり他改多数
❼GC ❽250万円

CB1100RD
250万円

PARTS
■CBX400F外装一式 青／白 3万円 ■テクマグ 4.50×18 RS250用 ベアリングなし 3万円

PARTS
■RS500フロントフォーク 40万円 同コムスターホイール 3.50×16 4.00×18 セットで50万円

ウッドストック
0829-56-4307
広島県佐伯郡大野町宮島口西1-10-7
〒739-0412
▼

PARTS
■アドバンテージショーワφ41正立フォーク 12万円

サニーサイド
0727-26-5210
大阪府箕面市石丸2-6-31
〒562-0027
▼

❶ホンダCB750FZ
❷1979年 ❸青
❹32300km ❺——
❻ノーマル
❼GC ❽22万円

❶ホンダCB900F
❷1980年 ❸銀
❹21000km ❺——
❻'81年外装 スプロケ・チェーン新
❼GC ❽55万円

❶ホンダCB750FA
❷1980年 ❸銀
❹29800km ❺——
❻モリワキショート付
❼GC ❽25万円

❶ホンダCB750FB
❷1981年 ❸赤
❹33800km ❺——
❻タイヤ バッテリー新品
❼GC ❽35万円

ウイリー
0985-27-7785
宮崎県宮崎市南花ケ島263-3
〒880-0055
▼

❶ホンダXR600
❷1988年 ❸赤
❹—— ❺——
❻フロントリムCR250
❼AC ❽28万円

❶ビモータYB-5
❷—— ❸赤／白／緑
❹—— ❺——
❻ディーラー新車を特価にて
❼EC ❽160万円

PARTS
■SR400エンジン 走行2000km 新同 8万円 ■TM40シングルキャブレター 新古品 2個あり 3万円

ブリッジ
0425-86-1146
東京都日野市日野7773-394-102
〒191-0012
▼

PARTS
■VF1000R用リアホイールキット 5.50×17 ローター キャリパー込み 20万円

PARTS
■VF1000R用オイルクーラーキット サーク4.5×10段 7万～8万9000円 限定10セットのみ製作
■スドコ他V4用マフラーあり

PARTS
■ブロス用FCR37・39キット 限定品 予価13万円 ■ビルシュタインエンジン洗浄サービス受付中 1万5000円より

中川商会
0545-71-3032
静岡県富士市天間1928-7
〒419-0205
▼

❶カワサキ750ターボ
❷1983年 ❸赤／黒
❹47000km ❺——
❻カーカーK2 OC EN良好
❼EC ❽88万円

750ターボ
88万円

PARTS
■ゼファー400改615仕様セット ワイセコピストン シリンダー 軽量バランス済クランク メガサイクルカム ガスケット他 15万円

PARTS
■'89ZXR400倒立フォークセット 4万円 ■GPZ900R A10スイングアーム 2万円 ■TL1000Sスイングアーム 2万円

PARTS
■GPZ900R A10ホイールセット 3万円 ■ZZ-R1100C3シリンダーヘッド 3万円
■'92ZXR400Fホイール 1万円

モンスター
0462-23-8512
神奈川県厚木市元町9-26
〒243-0002
▼

PARTS
■YZF-R1オールチタン・カーボン／チタンサイレンサー 重量3.4kg 28万円 スリップオンタイプは9万5000円

OTHERS
■トライアスロンバイク カーボンフレーム 前後マービック デュラエース 10万円 ■モンスターキャンギャル募集中 ギャラあり

金城
0489-56-2780
埼玉県三郷市戸ケ崎2181
〒341-0044
▼

❶モトグッツィ デイトナ1000
❷1993年 ❸赤
❹5600km ❺検1999年5月
❻——
❼EC ❽115万円

❶モトグッツィ デイトナRS
❷1997年 ❸赤
❹3800km ❺検1999年3月
❻Sシート カーボンサイレンサー
❼EC ❽140万円

❶ビモータ ティエシ
❷1991年 ❸銀
❹6000km ❺検1999年7月
❻——
❼EC ❽110万円

❶ビモータSB6R
❷1997年 ❸赤／黒
❹2600km ❺検1999年3月
❻——
❼EC ❽175万円

❶ビモータSB6
❷1995年 ❸白／赤
❹6950km ❺検1998年12月
❻IVY仕様 カーボンホイール他
❼EC ❽180万円

❶ビモータYB6
❷1992年 ❸白／赤
❹13500km ❺検1998年12月
❻——
❼EC ❽89万円

❶ドゥカティ916セナ
❷1995年 ❸ガンメタ
❹2700km ❺検1999年9月
❻カーボンパーツ多数
❼EC ❽188万円

❶トライアンフ デイトナ900
❷1996年 ❸赤
❹5000km ❺——
❻NZ仕様
❼EC ❽94万円

❶トライアンフ スプリント900
❷1996年 ❸青
❹3900km ❺——
❻カーボンエグゾースト
❼EC ❽83万円

スピードバード
03-3271-5770
東京都中央区日本橋2-1-19
〒103-0027
▼

PARTS
■RC30用ハイカム インテークバルブ 加工済アウターバルブスプリング ギアトレインシムセット 限定5セット 26万円

PARTS
■オイル添加剤ライトアップ オイル3ℓ用 スーパー300cc 4800円

PARTS
■RC30用ドゥオーモ5本スポークマグホイール 3.50×17 5.50×17 ノーマルFアクスル仕様 チタンシルバー 24万3000円

PARTS
■RC30用マルケジーニ3本スポークマグホイール 最終ロット 3.50×17 5.50×17 ノーマルFアクスル仕様 白 26万8000円

PARTS
■RC30用ダイマグ中空ホロタイプマグホイール 3.50×17 5.50×17 金 ノーマルFアクスル仕様 29万8000円

PARTS
■RC30用マルケジーニ5本スポーク 3.50×17 5.50×17 ノーマルFアクスル仕様 車高調整 ドライブスプロケット付 31万円

PARTS
■RC30用リアレーシングスタンド ホイールストッパー付 2万2000円 同用チェーンアジャストクイックスパナ 6000円

PARTS
■RC30用STDローター対応全天候型カーボンメタルパッド 8000円 同用FCCケブラークラッチプレート 1万8000円

PARTS
■RC30用ピンゲルアルミガソリンコックセット 3万8000円 ■ドレメル製マルチプロ電動リューター72ピースセット ケース付 3万円

PARTS
■ブレンボ4ポットキャリパー用ステンレス専用カーボンメタルパッド 8000円 ■RC30用WP車高調整付リアショック 中古 6万円

PARTS
■RC30ノーマルリアショック 未使用 3万5000円 ■アールズオイルクーラーサーモスタット #8フィッティング4個付 1万6000円

PARTS
■テーラープラグコード 空冷用 各色・角度あり 2本入り 在庫処分価格1600円

PARTS
■SBSブレーキパッド ブレンボ4ポット AP4ポットに PM4Pポットは要加工 各タイプ3500円

OTHERS
■オーリンズ&WPサスペンション／Sダンパーのオーバーホール受け付け中 工賃1本1万6000円より

OTHERS
■RC30シルエットジッポーライター 純銀ボディ オーナーネーム フレームナンバー刻印入り 限定30個 予価3万5000円

ACパワーズ
0468-76-3941
神奈川県三浦郡葉山町長柄1461-378
〒240-0113
▼

OTHERS
■BMW日本語サービスマニュアル各1万～1万3000円 ■ドカ・モトグッツィ・ホンダ・ヤマハ等マニュアル何でもあります

モトピットフジワラ
078-943-0119
兵庫県加古郡播磨町野添東1-114
〒675-0161

❶ホンダST70K1-4
❷1972年 ❸白
❹8193km ❺——
❻マフラー シート他新品使用
❼GC ❽12万8000円

❶ホンダST70Z 初期型
❷1969年 ❸キャンディルビー赤
❹4600km ❺——
❻新品部品多数使用フルレストア車
❼EC ❽29万8000円

❶ホンダCS90K1
❷1969年 ❸青
❹—— ❺——
❻フルレストア済 80%新品部品組込
❼EC ❽35万円

PARTS
■CL250／350K3ダブルシート 3万5000円 フォークカバー 8500円 左右エアクリーナーカバー 1万円 タンクエンブレム 3000円

PARTS
■同Rマフラー 2万8000円 フロントホイールリム 8500円 ■CB250／350K2タンク 金 4万円 メーターセット 4万8000円

PARTS
■CB250／350K2メーターブラケット 5400円 ステアリングダンパーセット 9500円 Fフェンダー 3万6000円 Rバンパー 2500円

PARTS
■CB250／350K3ダブルシート 4万6000円 同K2用 4万円 ■CB／CL250系クランクシャフト 15万円 カムシャフト 4万円

PARTS
■CB／CL250系ロッカーアーム 8500円 オーバーサイズピストンリング 1万8000円

PARTS
■SL250Sシリコンレクチファイア 1万3000円 リアフェンダー 1万9800円 キャブレター 2万円

PARTS
■CB750K1左右ハンドルスイッチセット 2万円 ■ST70Zキャブレター 2万5000円 ■CB90ハーネス 4000円

PARTS
■CS90リアフェンダー 銀 1万8000円 メインスイッチ 6500円 セレン 5500円

PARTS
■中古パーツ CB750K4スピード／タコメーターセット 2万5000円 トップブリッジ 8500円 同K2スピードメーター 1万5000円

PARTS
■CB250／350K2ダブルシート 極上 2万円 ローター ステーターセット 8000円 ■CS90マフラー 1万5000円

スペックエンジニアリング
082-875-7411
広島県広島市安佐南区祇園7-25-4
〒731-0138

❶スズキGSX-R1100WS
❷1995年 ❸黄
❹3950km ❺検1999年5月
❻後輪165ps以上 FCR テクマグ
❼GC ❽160万円

PARTS
■エンジン ZX10 15万円 FZR1000 3GM FZ750に搭載可 ラジエター OC EXパイ付 20万円 ZZ-R1100C 20万円

PARTS
■エンジン '77RD400 キャブ付 5万円 ■GPZ1000RXエンジン キャブ ラジエター一式あり

PARTS
■オービッグアップハンドルキット ZZ-R1100C用 8000円 ■ZX10書付フレーム 1万円

PARTS
■ZZ-R1100Dエンジン腰上 2万5000円 ■GPZ400F用ヨシムラST-1カム 3万5000円

PARTS
■GPZ900RA2足まわり 三ツ叉&フォーク 前後ホイールセット 程度中 2万5000円

モトフット
0427-40-2266
神奈川県相模原市若松2-19-5
〒229-0014

❶ヤマハXJR1200
❷1994年 ❸銀
❹12000km ❺検2年付
❻美車
❼EC ❽45万8000円

❶ホンダCB750FC
❷—— ❸赤／白
❹18000km ❺——
❻オーリンズ付
❼GC ❽35万8000円

❶ホンダCB750FB
❷—— ❸赤
❹8000km ❺検1999年4月
❻エンジン良好
❼AC ❽27万8000円

❶スズキGSX750S-III
❷—— ❸パール白
❹18000km ❺検2年付
❻——
❼GC ❽23万8000円

❶カワサキGPZ750R
❷—— ❸青／銀
❹15000km ❺——
❻——
❼GC ❽23万8000円

❶カワサキGPZ1000RX
❷—— ❸黒
❹15000km ❺——
❻——
❼GC ❽25万8000円

ラムエンタープライズ
03-3808-0935
東京都中央区日本橋堀留町2-3-3-904
〒103-0012

❶スズキGSX-R750
❷1985年 ❸赤／黒
❹0km ❺——
❻新車
❼EC ❽55万円

❶ホンダCB450K0
❷1966年 ❸白
❹9600km ❺——
❻フルレストア車
❼EC ❽65万円

❶ホンダCB160
❷1964年 ❸黒
❹10000km ❺——
❻カスタム車
❼EC ❽55万円

❶ホンダCB77
❷1967年 ❸赤
❹12000km ❺——
❻フルレストア車
❼EC ❽65万円

トレッセル
0878-21-8473
香川県高松市福岡町2-23-1
〒760-0066

❶ヤマハSR400改
❷1993年 ❸アルミ外装
❹—— ❺検1999年7月
❻フルカスタム 530cc
❼GC ❽50万円応談

❶H-D ショベルFLH
❷1971年 ❸黒
❹—— ❺——
❻——
❼GC ❽150万円

PARTS
■ドゥカティモンスター用タコメーター メーターパネル付アッセンブリー 新同 3万8000円

PARTS
■SR用ドゥカティタイプアルミタンクシート 中古 5万円 ■SR用フロントブレーキ リム付 1万円

PARTS
■マルゾッキφ35ディスクタイプフロントフォーク 三ツ叉 3万5000円 ■H-Dスプリンガーフォークあり

PARTS
■ドゥカティシングルエンジンの置物製作中 ディスプレイなどにどうぞ

ビップブラザーズ
0246-34-7227
福島県いわき市平中神谷刈萱63-5
〒970-8021

❶カワサキZXR750
❷1989年 ❸緑
❹15000km ❺検1999年10月
❻——
❼GC ❽45万円

❶BMW R65
❷1979年 ❸銀
❹17873km ❺——
❻——
❼GC ❽35万円

❶エンフィールド ブリット500
❷1997年 ❸橙
❹12800km ❺検2000年2月
❻オプション付
❼EC ❽42万円

❶モトグッツィV40タルガ
❷—— ❸赤
❹—— ❺——
❻——
❼GC ❽33万円

❶ホンダ エルシノア125
❷1973年 ❸銀
❹20000km ❺——
❻——
❼GC ❽20万円

❶ドゥカティ350ヴェント
❷—— ❸黄
❹4700km ❺——
❻——
❼GC ❽48万円

PARTS
■バルカン400用イージーライダースス－パートラップ 3万円

モトショップイモト
082-541-5491
広島県広島市中区国泰寺町1-10-18
〒730-0042

❶ドゥカティ750SS イモラ仕様
❷1974年 ❸銀
❹—— ❺——
❻ラウンドケース デスモ仕様 OH済
❼EC ❽280万円

❶ドゥカティ900SS
❷1979年 ❸銀／青
❹—— ❺——
❻レストア中 仕様変更可
❼EC ❽195万円より

❶ドゥカティ900MHR 前期モデル
❷1982年 ❸赤
❹12000km ❺——
❻キック フルノーマル ENOH済
❼EC ❽120万円

❶ドゥカティ900MHR
❷1982年 ❸銀
❹27512km ❺——
❻イモラ仕様 スポーク 改多数
❼EC ❽175万円

❶ドゥカティ900MHR
❷1983年 ❸黄
❹12043km ❺——
❻外装ノーマルSS キック最終
❼GC ❽135万円

❶ドゥカティ750S
❷1974年 ❸黄
❹—— ❺——
❻レストア済
❼EC ❽260万円

❶ドゥカティ750S
❷1974年 ❸黄
❹—— ❺——
❻レストア済 ヴィーツーパーツ
❼EC ❽240万円

❶ドゥカティ750GT
❷1974年 ❸エンジ／黒
❹—— ❺——
❻ノーマル 他230万円の車両あり
❼GC ❽195万円

❶ドゥカティ350MkIII
❷1974年 ❸赤
❹2099マイル ❺軽2輪登録可
❻シングル フルレストア車
❼EC ❽130万円

❶ドゥカティ250スクランブラー
❷1962年 ❸青ラメ
❹2088マイル ❺——
❻フルノーマル
❼EC ❽95万円

❶ドゥカティ400F3
❷1987年 ❸赤／白
❹16473km ❺——
❻オーリンズ コンチマフラー
❼GC ❽45万円

❶ドゥカティ906パソ
❷1989年 ❸赤／白
❹23489km ❺検2000年5月
❻異径4ポット コンチマフラー
❼GC ❽50万円

❶ドゥカティ851ストラーダ
❷—— ❸緑
❹—— ❺——
❻外装・足まわり888コルサ他
❼AC ❽110万円

PARTS
■750SSイモラカウル FRP製 3万9000円 ■DB1純正カウルセット FRP製 白ゲル 残り数セット 30万円

PARTS
■MHR純正カウルセット FRP製 白ゲル 新品 9万円 ■750SS純正タイプステップキット 3万5000円

SHOPS AUTO JUMBLE

PARTS
■スポークホイールセット　アクロンリム　純正ハブ・スポーク　20万円　その他750SSパーツ多数あり

キッズライダースクラブ
06-413-2174
兵庫県尼崎市大庄中通1-67-28
〒660-0075

❶BMW　R75/5　❷1973年　❸黒　❹34427km　❺検2000年4月　❻整備　点検済　❼GC　❽90万円

❶モトグッツィ　ルマンI　❷1977年　❸赤　❹41979km　❺検2000年4月　❻フォルセラ　AP　オーリンズ　❼GC　❽125万円

❶マーニ　スフィーダ　❷1990年　❸橙　❹23000km　❺検1999年10月　❻ツインプラグ　マロッシ　コンチ　❼EC　❽125万円

ジェイ&ジェイ
0799-27-1666
兵庫県洲本市由良町由良542-2
〒656-2543

❶カワサキZ1000R1　US仕様　❷1982年　❸緑　❹12000マイル　❺—　❻エンジンOH　各部レストア済　❼EC　❽172万円

❶カワサキZ1100GP改　❷1982年　❸青メタ　❹11000マイル　❺—　❻ダイマグ　FCR他　❼EC　❽123万円

❶カワサキZ1改　❷1974年　❸火の玉カラー　❹16000マイル　❺—　❻ワイセコ　FCR他　❼GC　❽118万円

❶カワサキZ1000MkII　❷1979年　❸赤メタ　❹18000マイル　❺—　❻ヘッドOH　カーカー　❼EC　❽69万円

❶カワサキZ1R　❷1977年　❸銀　❹15000マイル　❺—　❻カーカーメガホン　❼GC　❽63万円

❶カワサキKZ1000　❷1976年　❸青玉虫カラー　❹21000マイル　❺—　❻MkIIキャストホイール　❼GC　❽48万円

❶カワサキKZ900　❷1976年　❸火の玉カラー　❹21000マイル　❺—　❻ニューペイント　❼AC　❽39万円

PARTS
■KZ1000MkIIシリンダーヘッドAssy　カバー　カム　バルブ等一式付　新品　20万円　同クランクシャフトAssy　新品　15万円

PARTS
■KZ1000MkIIシリンダーブロックAssy　ピストン付　新品　10万円

ウレタン屋
0429-47-0260
埼玉県所沢市北野409-2
〒359-1152

❶ホンダCB1100F　❷1983年　❸赤/白　❹15000マイル　❺—　❻—　❼NW　❽45万円

❶ホンダCB750FC　❷1982年　❸赤/白　❹18000km　❺—　❻EN好調　❼GC　❽38万円

❶ホンダCB750FB　❷1981年　❸赤　❹22000km　❺—　❻フルオリジナル　❼GC　❽29万円

❶ホンダXLR250バハ　❷1989年　❸白　❹16000km　❺—　❻シート張り替え　消耗品交換済　❼GC　❽15万円

❶ホンダXR600　❷—　❸白/橙　❹19000km　❺検1999年5月　❻リアドラムのモデル　❼AC　❽29万8000円

❶カワサキKM90　❷—　❸赤　❹6000km　❺—　❻マメ型タンク　❼AC　❽12万円

❶ヤマハXT250　❷—　❸白/銀　❹45000km　❺—　❻—　❼GC　❽12万円

❶ホンダCT110　❷—　❸橙　❹9000km　❺—　❻現状売り　値引可　❼GC　❽16万円

❶ホンダR&P　❷—　❸黄　❹9500km　❺—　❻マフラー　ショック改　❼GC　❽14万8000円

❶ホンダCB900F　❷—　❸赤　❹5000マイル　❺—　❻カーカー付　❼NW　❽40万円

❶カワサキGPZ400F　❷—　❸赤　❹15000km　❺—　❻逆車　❼GC　❽32万円

❶ホンダ　モトラ　❷—　❸緑　❹13000km　❺—　❻—　❼GC　❽22万円

❶カワサキKR250　❷—　❸緑　❹21000km　❺—　❻—　❼AC　❽16万円

❶カワサキKDX250SR　❷1991年　❸緑　❹17000km　❺—　❻キャリア付　❼GC　❽15万円

❶スズキ　バンバン50　❷—　❸白　❹7000km　❺—　❻レアもの　❼GC　❽13万8000円

❶カワサキKL250　❷—　❸緑　❹9000km　❺—　❻ツインショック　レアもの　❼GC　❽16万8000円

❶カワサキKL600R　❷—　❸緑　❹21000km　❺—　❻—　❼GC　❽25万8000円

PARTS
■CB750F書付フレーム　6万円

Zファーザー
03-3331-9915
東京都杉並区南荻窪1-1-17
〒167-0052

❶カワサキZ750A4　❷—　❸タイガーカラー　❹15800km　❺—　❻モリワキ手曲げ　❼NW　❽29万8000円

❶スズキGSX750E　❷—　❸赤　❹—　❺—　❻赤ベコ　アルミ集合　❼NW　❽9万8000円

❶スズキGSX750S刀　❷—　❸—　❹—　❺—　❻EN他OK　部品取り車を激安にて　❼NW　❽9800円

❶ホンダCB750K0　❷—　❸紺　❹—　❺—　❻—　❼NW　❽28万円

❶スズキGS750G　❷—　❸—　❹—　❺書なし　❻程度中　欠品エアボックスのみ　❼NW　❽9万8000円

PARTS
■Z1・2用メルバキャスト　9万8000円　■Z750FX　Z1000MkII　D1用カンパニョーロ5本スポークホイール　12万8000円

PARTS
■TZ750用カンパニョーロ　リアのみ　ビートマグ5本タイプ　フロントのみ　各9万8000円

スタンホープ
045-331-1341
神奈川県横浜市保土ヶ谷区宮田町2-181
〒240-0002

❶ホンダCL50　❷1997年　❸赤/銀　❹300km　❺—　❻リアキャリア付　❼EC　❽12万円

❶ホンダVT250スパーダ　❷—　❸黄　❹10200km　❺保1999年1月　❻—　❼GC　❽20万円

❶ドゥカティ400SS　❷1994年　❸赤　❹15000km　❺検1999年1月　❻540cc　FCR　テルミ　Dディスク他　❼GC　❽70万円

PARTS
■XJR1200用テックサーフステンレス手曲げマフラー　700km使用　9万円

PARTS
■ドゥカティ400SS用テルミニョーニカーボンアップサイレンサー　4万円

ワークスサクライ
0245-42-0715
福島県福島市飯坂町湯野字千刈田25
〒960-0211

❶ホンダVFR750R　❷1987年　❸赤/白/青　❹1500km　❺検2年付　❻—　❼EC　❽118万円

❶BSA　B33　❷1956年　❸銀　❹45000マイル　❺検2年付　❻ゴールドスターベーシックモデル　❼GC　❽110万円

PARTS
■RC45用'97HRC倒立フォーク三ツ又付　RC30にも取り付け可　48万円

PARTS
■RC30用ダイマグ中空ホロタイプマグホイール　白　3.50×17　6.00×17　限定2セットのみ特価24万8000円にて

PARTS
■RC30用HRCステンレスフルエグゾースト　'92年式　カーボンサイレンサー　15万8000円

PARTS
■RC30用HRCマグホイール　3.87×17　7万円　6.00×17　8万円　同アクスルシャフト　新品　1万2000円

PARTS
■RC30用HRC　ACGカバー　新品　2万5000円　マグネシウムオイルパン　5万1500円　車高調キット　2万5000円

PARTS
■RC30用クロモリ削り出しリアアクスルシャフト　13万円　同アクスルシャフト用オートロックセット　12万円

PARTS
■CBR900RR用鋳鉄ローター　3万円　■Z1・2用オーリンズリアショック　新同　4万円

PARTS
■ゼファー400用ワーズ製ステン/カーボンマフラー　新同　3万円　オイルクーラー　新品　3万円

カスノモーターサイクル
075-622-0225
京都府京都市伏見区下鳥羽円面田町95
〒612-8474

❶ビューエルM2サイクロン　❷1997年　❸青　❹749km　❺検1999年10月　❻ノーマル　❼EC　❽108万円

❶H-D　XLH883　❷1995年　❸黒　❹10000km　❺検1999年12月　❻ノーマル　❼GC　❽65万円

❶H-D　XLH1200　❷1993年　❸黒　❹3225km　❺検1998年12月　❻ハンドルのみ変更　❼EC　❽80万円

PARTS
■ドゥカティ400SS'93年型左ハーフカウル　新品　3万5000円　■Vマックス用純正エンジンガード　新品　1万円

PARTS
■'97ドゥカティ400SSエンジン　走行11300km　20万円　その他400SSパーツあり

無事、これ名人。

敗戦後の日本、そこに生きた人たち、これはそのころからの話である――古賀直賢

ライラックの人々(第12回)平野正夫氏

連載第57回

鈴木：平野さんはライラック以来、ずーっとオートバイ乗ってられますか？

平野正夫：いや、ないときもあったけど、ヤマハの何つったっけか、単気筒の、あれが出たときにまた乗った。それからBMWの650、バラのをもらってきて、それ組んで走らせたりもしたなあ。BMWのボクサーならね、バラしたり組んだり、バラしたり組んだり、何回もやったじゃん、昔。そいだもんで、よくわかるよ。それからカワサキ、エリミネーターってのね。あれ、低くていいや。

ほいでね、ヤマハのとき、紀伊半島を回ったの。最初は調子よかったんだけど、止まって、エンジンかけようと思ったら、かからへんだよ。あれ、あんまり焼けすぎてもいかんでねえ。何かで、かからんだじゃん。で、あれはキックだけだから。息、切れちゃってねえ。体裁悪いしねえ、いい年をして。へへへ。だもんで、休んで、余裕があるようにみせちゃってさ。本当はそうじゃない。早く冷めんかなあって、横目で見ながらね。

この前まで、しばらくRSの1100乗っとったの、BMWの。シートが3段階に調節できるんだけど、いちばん下でもまだ高いもんで、シートのアンコとってもらったんだ。これ以上取ったら、グシャッていっちゃうってとこまで。それでもまだ高いの。だもんで、信号で止まるときに、どっかに石ころないかなーって、ハハハ。で、一回ね、ちょうど石ころがあったもんで、それへ足乗せて。ちょっと手を離して、タンクの上で手を休めてね。ほしたら、風、グワーッときて、石ころだもんで、アーッ、ダメ、フワーッて。かっこ悪くて。

前に井川ダム行っただよ。そしたらハーレーの連中が来て、一緒に休んで。ほいで、連中、止まるとすぐに掃除始めるの。サビがね、すぐにサビがでるんだって。ところで、こんなに大きなオートバイ、倒れたら起こせるかよって言ったら、街中じゃあなんとか起こすって。はずかしいから、火事場のナントカで。でも、見てる人のいないこんな山の中じゃあ、絶対ダメですって。とーても起こせんて。ハハハ。

坂道を、大井川の道を走っとったときにさ、犬っこが一匹、飛び出してきた。一匹だもんで、あーっと思っただけで、よかったの。そーしたらそのあとへもう一匹、飛び出してきた。これはダメ。で、転んじゃってさ、尻でスリップした、ダーッと。それで尻の皮むいちゃってね。うちに帰って、娘に尻の皮むいたなんつったら、すぐオートバイ停止だからね。ほいだもんで、だまーってて。だけど、フロに入ろうと思ったらね、痛くて入れやせんの。それで、お父さん、いつまで入ってんのって、とうとう見つかっちゃった。

平野正夫氏のオートバイとの経歴は、すでに半世紀に及んでいる。近年には自分の楽しみのために乗るのが目的であって、仕事とは関係がない。しかし、ライラックの時代は、それこそ寝る間を削って、オートバイと会社に全力を投入した。ひとつには、夢中で働くことが普通の時代であったからだし、もうひとつは、丸正自動車の伊藤正社長の義弟という関係から、会社の創業以来、共に歩んできた責任もあったのであろう。実際には、平野正夫氏が義弟となるのは、創業から数年を経てからのことだが、社長にとっては当初から、そして最後まで、信頼できる身内のスタッフとしての役割を担っていたようである。そのひとつの証が、前回の辻村正三氏の話の中にも出てくる。会社がいったん解散となったあとで、ホンダの部品加工の仕事で再建を図ることになった。そのとき、機械加工の腕を見込まれて、「もう一度、会社に来てやってくれないだろうか」と呼びに来たのが、平野正夫氏であったと。

今回、会社創業以来のスタッフとして、平野正夫氏のお話をうかがった。同席していただいたのは、この平野氏の下で、昭和20年代後半には生産のほうの責任者をされていた平野政一氏（倉田勝義氏や提坂忠司氏がそのスタッフの中にいた）と、会社の規模が大きくなってから加わった清水伸泰氏、そして進行、解説役としての鈴木賢二氏、幸田武夫氏である。

この日集まっていただいた方々は、ライラックで仕事をしていた時分は、平野正夫氏が会社の取締役兼製造部長、そして他は社員という関係であったはずである。しかし、ここでの会話とその雰囲気には、不思議にそうした上下関係の制約らしきものがない。互いの敬意はあっても、どこかで無理をして面子を保つようなところが感じられないのである。それはライラックの丸正自動車が、何人もの人が語るように、家族的な温かな集団であったことに多くを発しているのであろう。同時に平野正夫氏の、春風駘蕩というがごとき、巧まざる会話感覚も、自然に人々の心をひきつける。そのすべてにユーモアというスパイスを効かせた話ぶりの平野正夫氏が、その若き日、艦攻の操縦員として幾度もの危地に立ったことを知れば、聞く者はなお心を打たれることであろう。

平野正夫：私らはね、兵隊から帰ってきて、オヤジ（伊藤社長のこと）と私の甥っ子と、私と、

創業間もない昭和20年代前半、丸正の工場での平野正夫氏。

上池川の丸正自動車。オートバイがKシリーズ（走り出てくるのは150ccツインエグゾースト単気筒のKD、あるいはKEだろう）であることから、撮影は1950年代のはじめと思われる。（平野政一氏のアルバムから）

３人でね、あれは何年だったかなあ。
平野政一：昭和21年(1946年)。終戦の次の年だから、21年だと思うな。おらァ、うちで農業やってた。それで９月から行っただ、９月27日から。それを覚えてるから。その月、４日だか行っただからって、給料７円もらった覚えがある。会社が始まったのはそれより半年ぐらい早い。だから春だね。昭和21年の。
平野正夫：オレね、最初、銀行がね、来んかっていってくれたの。静銀。ほいでオヤジはね、戦争中は疎開しとったの、戦争怖いっつって。そりゃそうだよな。浜松にいたら危ない。それで戦争終わって浜松へ出てきて、ほいで甥っ子がオヤジのとこ行って、こっちへ来いや、来いやって。オレ、あんまり好きじゃないなー、いっとったっけ。いっとったっけが、結局それで始まっただよ。
　オヤジは、いちばん最初はホンダのオヤジさんがいたアート商会、あそこで本田さんの弟弟子だった。ほいでどっかに焼きゴテの跡がある。ハハハ、変な話で、すぐに横道にそれちゃうけど、こう、手を出すだけだってね、ホンダのオヤジさんは。自分がバラしたり組んだりしてるときに、もうみんな（次にどの工具が必要か）わかってると思って、何も言わんで手ぇ出すだけだって。そいで違うもの渡すと、ガーンってやられるから。
　ケン坊（鈴木賢二氏）なんか知らんかしらんけどさ、河島さん（後にホンダ２代目社長となる）とかさ、よく来ただよ、おらっちに。便所もういっぱいだっつって。ホンダのオヤジさんが東京から来て、車いじり始めるとさ、すぐいっぱいになっちゃう。オヤジさんのすぐそばにおると、一緒にやらにゃいかんもんで。で、間違ってやったら、すぐたたかれる。だもんで、みんな逃げちゃう、便所に。そいでいっぱいになって、うちに来る。
清水：疎開してくるわけか。ハハハ。
平野正夫：で、最初のころはね、ガソリンないでしょ。だもんで、走ってるのは代燃車。炭と薪と、両方あっただよ、代燃車にはね。なーかなかエンジンかからんでねえ。出てくるガスがいいか悪いか、ニオイをかいで調べるだよ。あれ、あんまりかいでると、フラフラしてくる。で、工場ん中でなあ、風車かけて、代燃の火おこして、煙出してるとね、上からネズミ、ポトポト落ちるの。
平野政一：ああ、ネズミ、落ちたなあ。
鈴木：代燃車って、昭和何年ぐらいまで使ってましたかねえ。
平野政一：24年ごろまでじゃなかった。
幸田：あー、そのぐらいまであったかもしれん。
清水：タクシーなんかもそうだったよね。
幸田：オレ、入ったとき、会社にまだ代燃車が残ってたもんね。
平野正夫：それで、電電公社の工事部、あそこの６輪だかのトラックが修理に入るの。それがガソリン使ってるんだ。それをね、少し抜いちゃうの。アハハ。そいで試運転でね、エンジンかけるときにそれをちょっと入れて、それでかける。代燃車はエンジン、なかなかかからんもんで。ガソリンも貴重で、手に入らんかったもんなあ。
平野政一：公社様のガソリンは貴重品。ハハハ。
鈴木：代燃車用の木炭はどうやって買ってたわけ。
平野正夫：よく買いに行っただよ。ほうぼう。二俣（浜松の北20kmほど）のまた奥のほうだとか。ほいで、会社の車に乗ってけっちゅうの。うん、つって、乗ってくの。何回も行っただよ。ほいで、途中でさあ、代燃車だもんで、タールを吸っちゃって、バルブが動かなくなっちゃって、ピストンでそれを突いちゃうもんで、バルブがひん曲がった。夜中に帰ってくるつもりが、山ん中を何kmもね、二俣まで歩いただよ。いやだよー、夜中に、あんな山ん中。だって二俣まで行かにゃあ、電話、ないだもんなあ。
幸田：あー、電話なかったでねえ、確か。今なら、あのへんでも車が通るけどねえ。

平野正夫：最初のうちはね、そういう自動車の修理、やっとっただよ。そのころは、浜松、焼け野原でしょ。だもんで、そこら中に焼夷弾の、あれ、何ていったけなあ、燃えがら、カンカラみたいな

海軍の飛行練習生時代、復葉機の前に立つ飛行服姿の平野正夫氏。（最初の１枚と上の写真は、平野正夫氏のアルバムより）

さあ、あれを拾い集めてくる。いくらでも落ちてるもんで。
平野政一：材料、拾ってきてたんだからねえ。だけど、あれ六角だから、ちーとたたいて丸くした。手造りだよ、みんなね。そのころ、板金の市川さんつったね、その人の下だったもんで。板金でたたいて丸くした。
平野正夫：あれよかったなあ、丈夫で。これは舶来だから、USAだっつうんで、アハハハ。焼け跡から拾ってきたやつがよかったんだからなあ。それ、つなぎ合わせてパイプにして、代燃のね、発生炉にしようっちゅうことで。それやったなあ。
　そのうちね、三菱あたりで、昔は飛行機造ったりしたアルミがあったでしょ。それで三輪車をアルミで造るってことで、ミズシマって車でね。錆びないから、これはもう魚屋にいいっちゅうわけでね。で、こんだうちでも新車始めただよ。トラックのボディ造り。
清水：ああ、それで飯田清さんなんか大工として入ってきただね。そのまま従業員になったっけが。
平野正夫：そいでね、まーだ運転台が、ほんとに形ができたぐらいのとこで、もうお客にできたっちゅうだよなあ。それだもんで、長野の日産、あそこあたり、すぐ取りに来るだよ。こっちへ来たら、まだできてないのすぐにわかっちゃうから、旅館へ置いといてね、ワシらにゃあ、早くやれ、早くやれって。寝ないでやらなぁいかんで。
清水：あのころは、夜中までやってても、だれも何とも思わなかった。
平野正夫：そいでね、一回、お彼岸のころに、オレ、クシャクシャしてたもんで、トラックのシャシーにね、ボディのっけるところにズブズブ穴開けたら、全部違うじゃん。アハハハ。決まったとこに開けなならんのに、勝手に穴開けちゃった。もう１回、ちゃんと開け直したら、倍になっちゃう、穴だらけになっちゃった。だけんど、ちょうどシャシーの上なもんで、あとでそこに板張るもんで、わからへんだ。何も言われなんだから。
清水：外してみたら、すぐわかっちゃう。ハハ。
平野正夫：そのころは、人がおらんで、何でもやっただもん。シートまで張った、運転台のシート。オレ、張ったで。浜松の警察の乗用車、なーんか気に入ったとみえて、ワシんとこばっかり持ってくんの。で、全部、ボディの塗装はがして、シートも張り替える。それ、収める期日が来ちゃってねえ。そいで、夜中に雨がシトシト降ってる中で、やーだなーと思いながら、一生懸命シート張っとった。ドアなんかとっちゃって。そしたら、なーんか知らん、後ろへね、白いものがちょっと見えたの。夜中だよ。雨が降ってんだよ。そいで何か白いもの。アレッと思ったっけが、そんときは関係ないと思ってやっとった。したら、グイグイ押すじゃん。背中を。ひょっと見たら、真っ白いのがいるの。オレ、ゾオーッとしたねえ。
　ヤギだよ。アッハッハ。隣の家のヤギがね、夜中に出てきて、背中押して。いやあ、夜中に、真っ白いもんが雨に濡れてきたもんで、びーっくりした。そんなこと思い出したなあ。
　昭和24年に私ら結婚したんだけどね、その結婚したばかりの家内がね、給料、ばかに少ないで、半分くれてるのかなと思ったってんだね。半分はあとでくれるんだろうってね。ハハ。そんなのありゃしない。そんな様子だったねえ、そのころは。
　そのうち、ちーとよくなってきた。ヤレヤレってことで。そうしたらホンダの河島さん、しょっちゅう来るの、新しいオートバイができると、それ見せに。で、オヤジ、こりゃあいいとかなんとか、目を丸くして見とって、すぐに買うだよな、苦しいのに。そうこうしてる間に溝さん（溝渕定氏。後の設計部長）が入ってきて、こらあ、やっぱりオートバイ始めるだなあって思っただよ。豊田の虎さん（トヨタの自動車販売を行っていた）て知ってるか。あれがオヤジと溝さんをよく知っとって、で、溝さんが会社に入った。
　そんときでも給料半分しかもらえんのに、オートバイ始めるとなると、まーた給料もらえなくなっちゃうなあって、そんときは困っただよ。うん、そんときは本当にそう思った。
　オートバイ始めたころ、お前は（家に）帰っとったけか？
平野政一：帰ってた。
平野正夫：だで、よかっただよ。ワシは工場の中へ泊まっとったもんで、仕事が終わってからね、それからまた組むの。オートバイのエンジンを２台。すると12時ごろになっちゃう。何から何まで現物合わせみたいなもんだよ、あんときゃあ。さっぱり合わへんもんで、メタルをすったり、このガバナー、ちょっと変だね、つうと、ちょっとスプリング引っ張って弱くしてみたりね。
　そうやってエンジン組んで、これ、調子いいなあっていうのができる。それをね、次の日の朝、

のせるだよ、車体に。それで試運転またやるの。あ、こりゃあ調子いいって。で、調子のいいやつに限って、こんどは〝ス〟があるだよね、鋳物に。で、ケースから油が漏るだ。だもんで、トット、トットやって、たたいて埋めるだよ。そうすると、そこだけ光っちゃうもんで、サンドペーパーで磨いて。まーた調子のいいのに限って〝ス〟があるだからなあ。そうやって造ってただもんなあ。
平野政一：けっこう昔は〝ス〟があっただなあ。
鈴木：自分らが入ったときはね、そのMLがもう最後のときで、何台かチョロチョロって組んで。あのサイドバルブエンジンのバルブのすり合わせ、森さんがやってた覚えがある。
平野正夫：あのMLちゅうのはね、いちばん最初。それがオートマチックだっただよ。中にね、昔のドラムブレーキのシューみたいのがあって…。
鈴木：遠心式でね。シューがこうパッと開いて、フライホイールにつながっていくようなね…。
平野正夫：それでね、そのシューってのが革を張ったものなの。その革たるやね、熱を持つと縮んじゃうだよ。高熱を持つとね、革だもんで、どうしても縮んじゃう。走ってて、ばーかに変だっつってね、外してみると、革がいくらもない。こんな小さくなっちゃって、リベットで留めてあるとこだけ残っててね。あとは薄くなっちゃってる。そういうこと、よくあったねえ。今ならレジンモールドなんか使うけど。

鈴木：あのね、最初自分らが入ったときは、ライラックの帽子っつうのは、海軍式でね。イカリのマークじゃないけど、そこはちゃんとライラックのマークになってたけどね。上の人は３本線で、自分らは何もなし。アハハ。あれ、なんとなく海軍の雰囲気が残ってた。平野さんが海軍航空隊だからかと思ってた。この前の提坂さんの話のときも、オートバイ乗るときに、かっこいいもんで、軍隊式の半長靴をみんな履いてたって。
平野正夫：サギサカ（皆このように発音している。正確にはサゲサカだが、そう呼ぶ人はいない）はいうことききかんでなあ。まあ、昔はあれでよかっただけど。あるとき、寒いっつってね。塗装の乾燥炉へ入ってたの。ワシ、その上へいたら、なんだかボコボコいってるもんで、何してるだっつったら、寒くて乾燥炉へ入ったっつって。そのまま外からカンヌキ、カーンと下ろされて、ハハハ、下から火たかれた。アハハ、中でダンスだよ。サギサカと、３人、あとは誰だっけかなあ。熱い、出してくれーって、ハハハハハ。
　あとんなって、サギサカの親父がね、サギサカはオレのいうことだけは聞くんだって言ってた。だでね、仲人んなってくれんかっていうんで、頼まれ仲人やったよ。
　浅間のレースを走った伊藤史朗も、なかなかきかんかったなあ。オレ、あいつにジャンパー貸してやったの、革ジャン。ほいで、もし優勝したら、これくれないかっちゅうもんで、いいよ、お前優勝したらやるよって。そいで、レース優勝した。もらったー、とかいって喜んでたっけが。
鈴木：その革ジャンも、飛行隊のじゃないの。
平野正夫：あー、あれね、うちへ置いといたやつ。飛行服もね、電熱のなんて使えへんの。一度なんか、訓練中に使ってたらね、ハチに刺されたみたいに痛くてね。よく見たらケムリが出てる。アア、ハチじゃなくて焼けてるって思ってね。こーりゃ消さにゃいかんでしょう。だけど着ちゃってるわけだから。アワ食って、今にも火がつきゃせんかって思って。といったってねえ、いっぺんに下りるわけいかんしねえ。下にいるときならいいわ、水ん中でも飛び込みゃいいんだから。上じゃどうしようもないもんねえ。コンセント切ったって、まだ燻ってるもんねえ。
　いや、ワシらは酸素マスクは使わんかった。艦攻、天山だから。そんな上のほう行かないから。下ばっかり。特に戦争末期はレーダー対策で、下はもう海面スレスレ。ひどいのは、よくペラで海面たたいて、それでも帰ってくるやつがあるよ。でも、半分は訓練で落ちちゃった。低空ばっかりなもんでねえ。
　高度計なんかマイナスだもんね。だって地上でゼロに合わせりゃあ、それより低いもんで、マイナスになっちゃうよね。それでもって、天気悪いだなんていうと、マイナス15とか30とか。だもんで、まず下りて、目測で見るわけ。これ何メーターぐらい、５メーターかな。そうすると、線が海面にビーッと出る。白い線が。風圧で。その線が出たところで５メーター。こんどはもうちょっと下げると、ペラで水を吸うわけ。茶柱っていうんだよね。茶柱になったら、もう海面から３メーター。そこまで下げるわけ。そんな訓練ばっかり。
　それが、まだ単機ならいいわね。３機編隊ぐらいでね、荒っぽい１番機だとね。高度30メーターぐらいで垂直旋回（主翼が地面と垂直になるくらいに機体を傾けての左急旋回。天山でも４～5Gくらいかかる）なんてやるのね。すると、１番機、２番機、３番機の順で、少しずつ高度下げて飛んでるわけだから、そのまま垂直旋回なんていうとね、左の主翼が、チャッチャッチャッて海面につくんじゃないかと思うね。そういう１番機っていうのは、困るねえ。でもたいがい死んじゃう、そういうのは。
　オレたちのときは、夜間雷撃だったもんでね。あの当時は、もう、昼間にいくと絶対落とされちゃうもんで、夜間雷撃ちゅうことで。いや、夜間でも海面は見えるの。もちろん明かりなんてつけられない。夜間戦闘機がいくらもいるもんだで。だもんでね、計器盤の明かり、あれも全然見えんようにする。あれ、上から見るとね、もう七夕の星みたいに見えちゃう、そこだけボーッとね。
　でも、オレなんかほーんとに運がよかったのね。雷撃はたいがい落とされてるからね。同期の25人の中に、５人ぐらい生きてる連中おるでしょ。だけどその中に、雷撃で２回、３回、攻撃に行ってて、助かってるってのはいない。初めて出撃したのは、昭和20年の６月、沖縄にね。戦果をあげたのは６月21日、このときは単機。もうなかった、揃っていくような飛行機は。
　沖縄の中城湾ね。で、そこへ着く20分前ごろかなあ。一回ね、脚出して、フラップ出して、それでスピードできるだけ落として、もう失速ちょっとプラスぐらいにして、そいで風防開けて、前をウエスでふかなきゃいかんの。風防の前がね、油でべったりになってるから。ペラの先から油が飛ぶから、あそこまでいくとね、もう油でべったりになってる。それを、きれいなウエス持っていってふこうっちゅうわけで。前へ手え出して。普通、180ノット（約330km／h）ぐらいで外へ手なんか出すと、バーッと後ろへもってかれちゃうもんで、ぎりぎりの100ノットぐらいまでスピードを落とすわけ。メガネはめて、前をふく。そうすっとね、布のケバ、こんだそれがついちゃってね。ガソリンがあれば、それつけてふけばいいけど、そんなものないだもの。しようがない、ツバで湿してふこうと思うんだけど、そんなときはもう口の中がカラカラだもんで、そーいうわけにもいかんで。まあ、なんとか前をふいて　ちーとでもよく見えるようにして、それから攻撃。
　でもこんときは、ほんとに運がよかったね。対空砲火、一発も撃たれなんだもん。中城湾に入ったらね、もういっぱい船がいる。で、高度下げてるもんで、船が飛んでくるだよ。ピュッピュ、ピュッピュ、飛んでくるみたいに過ぎるだよ。低空だもんでね。オレは操縦員でいちばん前に乗ってるから、それがよくわかる。で、左側のほうにね、空母がいる。あとは巡洋艦とか駆逐艦とか、輸送船だね。やっぱり大きな船から狙ってくから、最初は空母。そいで狙ってたらね、飛行印板に明かりがついてたのが、スパーって消えた。で、しまったーと思って、湾の上で垂直旋回だよ。でないとね、緩旋回なんかやってると飛行場の上へ出ちゃうもんで。そいで回りながら、ここらが運の分かれ目で、ちょっと横を向いたらね、垂直旋回中だから、横を向くってことは下を向くっちゅうことでね。そしたら、風防を開けて手を出したらね、木の葉や枝がね、手の中にこうザーッと入ってくるじゃないかと、そのぐらいのとこを飛んでた。もう、すぐ右足をグッと踏んでね。あれをちょっとでも知らなんだったら、少し高い木に翼をひっかけりゃあ、それでアウトだよね。
　それでこんだ巡洋艦。その大きな腹へね、それへぴったり照準合わせたの。魚雷は１トン、三七魚雷っていってね。
　だけどね、戦争やっちゃダメ。この火柱ちゅうかね、ギャーンてあがっていくの、あんなもの見てられんねえ。よく、この世のものとは思えんて書いてあるけど、そのとおりだよ。

最速の紋章

テルミニョーニ

TECHNOLOGY.1
両端の肉厚を増した専用ドライカーボンを採用。ウェットカーボンでは強度不足のため内側にアルミパイプを内蔵したりしますが、ドライカーボンではこれが不要のため圧倒的に軽量です。

TECHNOLOGY.4
板厚0.8mmの極薄ステンレスパイプを採用。機械曲げでなければ不可能な真円率とシワのない曲げ加工、各パーツのスプリングジョイントによって、性能と耐久性を両立。ル・マンやスパなどの24時間耐久レースで優勝した必然の構成。

TERMIGNONI

TECHNOLOGY.3
WSBチャンピオン7回のノウハウをそそぎ込んだ配管構造。

TECHNOLOGY.2
WSBワークスマシンに採用されたサイレンサーと同一のストレート排気構造。排気漏れのない特殊リベット、シール剤不要の断面形状を持つエンドピース等、全てのパーツが性能に直結しています。

テルミニョーニエキゾーストシステムは世界スーパーバイク選手権（WSB）において、サイレンサーブランドとして唯一のオフィシャルスポンサーです。

'89、'90、'91、'92、'95、'96WSBチャンピオン

ホンダ、ヤマハ、カワサキ、ドゥカティの各ワークスチームがスーパースポーツ・ワールドシリーズにて使用中。

LIST

DUCATI

916	S/O（φ45）	¥148,000
	S/O（φ50）	¥165,000
	Racing EX（φ52）	¥398,000
900SS	S/O STD	¥128,500
	S/O UP	¥128,500
	Racing EX（φ50）	¥298,000
M900	S/O STD	¥128,500
	S/O UP	¥128,500
	Racing EX（φ50）	¥298,000
400SS	S/O STD	¥ 70,000
	S/O UP	¥ 70,000

●TYPEの説明
SBK=フルエキゾースト・アップタイプ（タンデム不可）
STR=フルエキゾースト・スタンダードポジション
S/O=スリップオンサイレンサー
Racing EX=ドゥカティのみの表記方法
＊価格は全てカーボンサイレンサーの場合です。
＊サイレンサーはチタン・アルミもオーダー可能です。また、サイレンサー形状もオーダー可能です。
＊その他、多数の車種を取り扱っております。詳しくはお問い合わせください。

HONDA

CBR1100XX	S/O	¥138,000
	STR	¥162,000
CBR900RR	S/O	¥ 82,500
	STR	¥162,000
	SBK	¥176,000
VTR1000F	S/O	¥138,000

YAMAHA

YZF1000R1	S/O	¥ 82,500
YZF1000R	S/O	¥ 82,500
YZF750SP	S/O	¥ 82,500
	SBK	¥176,000

SUZUKI

GSX-R1100（'89-'92）	STR	¥162,000
GSX-R1100（'93-'94）	S/O	¥133,000
（'93-）	STR	¥162,000
GSF1200	S/O	¥ 82,500
1100/750刀	STR	¥110,000

KAWASAKI

GPZ900R	S/O	¥133,000
	STR	¥162,000
ZRX1100	S/O	¥ 82,500
	STR	¥162,000

イタリア テルミニョーニ製品 総輸入元

GARUDA INC.

GARUDA INCORPORATED 〒195-0064 東京都町田市小野路町1996-1
phone.0427-36-2725,2726 fax.0427-36-2751

AD ● バイカーズステーション12月号 広告索引

バイカーズステーションは 毎月1日発売です

Overseas Subscribers : Don't miss an issue of BIKERS STATION.
Have it delivered Directly via air or surface mail.
Yearly Subscription Rates Surface mail 15,500 Japanese Yen
Airmail Asia, Oceania : 24,500 Japanese Yen
USA, Canada, Central America, West Indies, Europe
: 28,500 Japanese Yen
Other area : 32,400 Japanese Yen
Payment in Japanese Yen by IMO (International Money Order) only.
All cleaning and other charges to be paid
by the sender in the country of origin of the IMO.
No personal cheques or other forms of payment will be accepted
Subscription Department BIKERS STATION
5-14-19 Koyama Shinagawa-ku Tokyo 142-0062 JAPAN

FROM ● THE OFFICE

バイカーズステーション12月号 第12巻 第12号
No.135 定価880円(本体838円)

役職	氏名	Name
編集長	佐藤康郎	Yasuo Sato
編集部員	佐伯茂太	Shigeta Saeki
	佐々木哲也	Tetsuya Sasaki
	迫田秀正	Shusei Sakoda
	狩野政俊	Masatoshi Kanoh
	佐藤万友美	Mayumi Sato
写真部カメラマン	平野輝幸	Teruyuki Hirano
契約スタッフ	中村友彦	Tomohiko Nakamura
アート・ディレクター	小林清志	Kiyoshi Kobayashi
デザイナー	小林智草	Chigusa Kobayashi
	西川栄子	Eiko Nishikawa
	石垣 仁	Hitoshi Ishigaki
	青柳広治	Kouji Aoyagi
長期寄稿者	中沖 満	Mitsuru Nakaoki
	長尾藤三	Tozo Nagao
	富成次郎	Jiro Tominari
	山田 純	Jun Yamada
	柏 秀樹	Hideki Kashiwa
	野口眞一	Shin-ichi Noguchi
	吉村誠也	Nobuya Yoshimura
	石橋知也	Tomoya Ishibashi
	古賀直賢	Naotaka Koga
海外特派員	中村恭一	Kyoichi Nakamura
	富成太郎	Taro Tominari
	砂田弓弦	Yuzuru Sunada
営業・広告部	広瀬賀津美	Katsumi Hirose
	岸田 淳	Jun Kishida
経理	佐藤万友美	Mayumi Sato
版下制作	大洋プロ	Taiyo Pro
編集協力	小関和夫	Kazuo Ozeki

発行人／佐藤康郎
編集人／佐藤康郎
発行／株式会社遊風社
東京都品川区小山5-14-19 〒142-0062
TEL. 03-3788-0112 FAX. 03-3788-0113
発売／株式会社日本出版社
東京都新宿区矢来町111 〒162-0805
TEL. 03-5261-1811 FAX. 03-5261-1812
印刷／大日本印刷株式会社

■予約購読をご検討ください。お申し込みくださった方には、オリジナルステッカーをプレゼントさせていただきます。送金は郵便局での振替が安くて便利ですが、現金書留などでも結構です。

年間予約購読料 10,560円(送料はサービスです)
振替口座 00180-9-79044
加入者名 株式会社遊風社
予約購読開始月号を明記してください。

●'99年1月号は12月1日発売です

11月号で中古車整備の教材にされて、あれこれとアラが発覚した我がGSX-R1100。せめてリアタイヤだけでも早急に交換すべしと企画を担当した石橋さんに忠告されたが、10月号の取材に備えて運休状態だったダイナグライドのバッテリーやオイルを新品に替えたのに加えて、ノート型コンピュータを衝動買いしたせいで、'98年度下半期の予算はすでに底ヅキ。かくしてGSX-Rには早い冬休みをとってもらい、ここはSL230に頑張ってもらおうと思った矢先、サイレンサーからピヨピヨと変な音がするようになった。ダイナはあまり会社に乗ってきたくないから、いよいよ電車通勤か…。（迫田）

Exciting Power & Great Run

ZRX1100用 スーパーコンバットTypeONEテール ￥158,000
EXパイプ：SUSφ42.7×1.0t＋φ60.5×1.0t走りにこだわる車種専用のバイパスパイプと集合部を採用
サイレンサー：φ128超軽量フィラメントワインディングカーボン大径ハイパワーストレートインナー

私たちはピークパワーを追求します。そしてピークパワーを使い切る特性も・・・。ビッグパワーと走りに魅せられた本物のライダーをうならせる究極のチューニングエキゾーストシステムであるために

XJR1300/1200用 スーパーコンバット Type ONEテール ￥158,000
EXパイプ：SUSφ42.7×1.0t＋φ60.5×1.0t走りにこだわる車種専用のバイパスパイプと集合部を採用
サイレンサー：φ128 超軽量フィラメントワインディングカーボン大径ハイパワーストレートインナー

CB1300SF用 スーパーコンバット Type ONEテール ￥158,000
EXパイプ：SUSφ42.7×1.0t＋φ60.5×1.0t走りにこだわる車種専用のバイパスパイプと集合部を採用
サイレンサー：φ128 超軽量フィラメントワインディングカーボン大径ハイパワーストレートインナー

X-4用 スーパーコンバット Type ONEテール ￥158,000
EXパイプ：SUSφ42.7×1.0t＋φ60.5×1.0t走りにこだわる車種専用のバイパスパイプと集合部を採用
サイレンサー：φ128 超軽量フィラメントワインディングカーボン大径ハイパワーストレートインナー

GPZ900R用 スーパーコンバット Type ONEテール ￥158,000
EXパイプ：SUSφ42.7×1.0t＋φ50.8＋φ60.5×1.0t 走りにこだわる車種専用のバイパスパイプと集合部を採用
サイレンサー：φ128 超軽量フィラメントワインディングカーボン大径ハイパワーストレートインナー

ZZ-R1100用 スーパーコンバット Type ONEテール ￥164,000
EXパイプ：SUSφ42.7×1.0t＋φ60.5×1.0t 走りにこだわる車種専用のバイパスパイプと集合部を採用
サイレンサー：φ128 超軽量フィラメントワインディングカーボン大径ハイパワーストレートインナー

CBR1100XX用 スーパーコンバット Type ONEテール ￥164,000
EXパイプ：SUSφ42.7×1.0t＋φ60.5×1.0t 走りにこだわる車種専用のバイパスパイプと集合部を採用
サイレンサー：φ128 超軽量フィラメントワインディングカーボン大径ハイパワーストレートインナー

CBR900RR用 スーパーコンバット Type ONEテール ￥164,000
EXパイプ：SUSφ42.7×1.0t＋φ60.5×1.0t 走りにこだわる車種専用のバイパスパイプと集合部を採用
サイレンサー：φ128 超軽量フィラメントワインディングカーボン大径ハイパワーストレートインナー

ZX-10用 スーパーコンバット Type ONEテール ￥148,000
EXパイプ：SUSφ42.7×1.0t＋φ50.8＋φ60.5×1.0t 走りにこだわる車種専用のバイパスパイプと集合部を採用
サイレンサー：φ128 超軽量フィラメントワインディングカーボン大径ハイパワーストレートインナー

SP TADAO RACING PARTS
●スーパーコンバットには同様のコンセプトにより開発された100種類以上のアイテムがあります。その他の車種についてはTEL03−3845−2009までお問い合わせ下さい。
●ご購入はお近くのオートバイ販売店、用品販売店または直接スペシャルパーツ忠男までお申しつけください。
●スペシャルパーツ忠男では、より高性能で安全な商品をお届けするために、常に研究・開発・改良を行なっているため、お買い上げの時期によって、同一商品の中にも多少の違いがある場合がありますのでご了承ください。

(有)スペシャルパーツ忠男 上野 〒110-0014 東京都台東区北上野1-7-5 TEL03-3845-2009 羽田 〒144-0047 東京都大田区萩中3-6-6 TEL03-3741-1771 横浜 〒240-0006 神奈川県横浜市保土ヶ谷区星川 TEL045-333-3544

GUZZI SPORT JINGUSHI

MOTO GUZZI, MAGNI, DUCATI and TRIUMPH SPECIALIST

コルサには、スペックにない味の差があります。

1100スポーツのコルサがずいぶんいいので、社用車に一台降ろしました。今月はその話をします。

まだ細かいデータというか仕様がメーカーから届いていないので完全に把握してはいないんですが、コンロッドをキャリロにして軽くなったぶん、クランクシャフトのウェイト側を落としてバランスをとっていますので、明らかに回転が軽く上がります。これは乗ってすぐにわかります。

ピークパワーは増やしたといっていませんし、まだ慣らし中なので全開にはしていませんが、たぶんそんなに大きくはなっていないと思います。今までのインジェクションが後輪で77〜78psですから、もう少し上くらいのところでしょう。そうですね、キャブから燃料噴射になったとき、排ガスの関係もあるんでしょうか、圧縮比を9.5対1に下げたんです。でも非力感というのはなかったですね、パンチ力にはやや欠けましたが。でも、そこで1回マイルドになったことはなりました。

それがコルサになってエンジンの回転マスが小さくなったことで、トトトトッと、明らかに下からよく出てくれて、アレッ、違うじゃないっていう感じです。気持ちがいいんです。パワーは与えられていないのかもしれませんが、メリハリが前よりもずっとあるといったらいいんでしょうか。

ウチは今まで、お客様に新車時からいろいろな改善をおすすめしてきましたが、コルサはそれが最小ですむんじゃないかと考えています。

それに、スタンダードのエグゾーストシステムの他に背圧の小さいテルミニョーニとそれ用のロムもついてきます。ええ、これにするとまたひと味よく走ります。本来このテルミニョーニはサーキット用ってことなんでしょうが、今の日本の車検なら、テルミニョーニのままでも充分通ります。

もちろん、コルサといってもドゥカティの916系みたいなわけじゃありません。でも、あとでいじろうと考えていらっしゃるなら、スタンダードの148万円に対する169万円はむしろ安い、買い得だといっていいと思います。

車体まわりも、フロントブレーキのディスクハブがアルミになったり、リアショックにも小変更が加えられるなど、年々よくなっていますしね。

それになんといっても最後の1100スポーツですから、ええ、このシリーズは生産終了が決まってしまったらしいんですよ。それで私としては、今度のコルサを強くおすすめしたいんです。

神宮司忠男

GUZZI SPORT
JINGUSHI

〒224-0041 神奈川県横浜市都筑区仲町台4-1-5 TEL.045-943-2891
営業時間／10:00AM〜8:00PM 定休日／毎週水曜・第1木曜・祝祭日

■東名に新設された青葉インターからも10分以下です。

BMW-Professional-Shop
[BMW-Prəfəsənal Sóp]

新車は信頼できる専門店で!

R1100S ABS CAT	***¥1,810,000***	***R1200C Cruiser***	***¥1,690,000～***
R1100S CAT（注文生産）	***¥1,650,000***	***K1200RS***	***¥2,080,000～***
R1100R Roadster	***¥1,450,000***	***F650 FUNDURO***	***¥840,000***
R1100RS	***¥1,750,000～***	その他BMW全車種取り扱っております。	

0.75%
75周年記念 実施中
特別低金利ローン
'98年12月末日迄
（R1100Sを除く新車全モデル）

◆◆◆◆◆◆◆◆ ***R1200C*** メンテナンスモニターキャンペーン '98年12月末日迄 ◆◆◆◆◆◆◆◆◆

年内にR1200Cを契約・登録された方に、一年間または10,000km迄のメンテナンスを無償とするクーポン券を発行致します。詳しくはショールーム迄お問い合わせください。

FLAT特選USED BIKE

R1100R ¥1,200,000
'97 ブルーM 走行3,300km 検H11.6
動研Fカウル 純正タンクバッグ クラウザートップケース

R1100RS フルカウル ABS ¥1,150,000
'94 レッド 走行9,400km 検H12.4
インテグラルケースセット WPフロントサス付

K1 ABS ¥980,000
'90 ブルー/イエロー 走行7,200km 検2年付
極上車

R100RS ¥880,000
'92 ブルー/シルバー 走行34,000km 検H12.4

BMW Japan Corp.
モーターサイクル正規代理店

関東運輸局認証工場
Haven for BMW Motor Cycles

(株)バイクハウスフラット
■営業時間10:00AM～7:00PM ■定休日 火曜・祝日

(株)バイクハウス**フラット 杉並**
〒167-0033 東京都杉並区清水1-15-12
TEL.03-3394-9471(代) FAX.03-3394-9491
●工場 TEL.03-3397-3756 FAX.03-3397-3788

(株)バイクハウス**フラット 大森**
〒143-0016 東京都大田区大森5-4-10
TEL.03-5493-1381(代) FAX.03-5493-1391

フラットでは、BMWプロショップならではのBMW専用オリジナルパーツをRシリーズ、Kシリーズ共、数多く取り揃えております。海外のパーツから、フラットオリジナルパーツまで、すべて当社でテストの上ユーザーの方に販売しておりますので安心してお使いいただけます。

フラットオリジナル サイドスタンドバイパスリレー
R1100シリーズ用 ¥4,000
K(4V～)シリーズ用 ¥5,000
簡単な取付で、サイドスタンドを出したままエンジンがかかります。しかも、サイドスタンドを出したままギアが入るとエンジンがストップする安全設計です。

フラットオリジナル スポーツマフラー ¥103,000
(R1100シリーズ用)
フラットオリジナル スポーツロム
切替えスイッチ付（2バージョン） ¥80,000

お陰様で大変な反響を頂いております。現在、ご注文を頂いてから2週間程のご納期を頂いております。当社でコンピューターロムの組み込みも行いますので、詳しくは、担当、市川までお問い合わせ下さい。

フラットオリジナル ハンドルセットバックキット
（OHV全車種 K・R1100GS用）
¥19,800～¥20,000
ハンドルが手前に35mm、上に35mm移動し、ライディングポジションがより快適になります。ブラックアルマイト仕上げ。

各社ブレーキパッド（BMW全車種）
¥4,600～¥8,000
BMW純正、フェロード、プレミアetc.
適応車種についてはお問い合わせください。

K&Nエアフィルター（BMW全車種）
¥5,500～¥16,500
ノーマルフィルターBOX対応。
専用クリーナーキット ¥3,500

BRAKING ディスクローター（BMW全車種）
¥26,000～¥54,000(1枚)
ステンレス製でクオリティも純正と同等以上。コストパフォーマンスの高いディスクローターです。

NOLOGY ホットワイヤー（BMW全車種）
¥15,000～¥30,000
加速・中低速パワー・始動性・レスポンス・燃費等がUPするフラットおすすめの製品です。BMWにベストマッチ!!

DUOMO ホイールセット
(R1100シリーズ、K1100RS用)
¥263,000
FR共17インチ ゴールド仕上げ

全国どちらへも通信販売・業販致します。

DUCATI SUPERSPORT900
DUCATI JAPAN
ドゥカティジャパン株式会社
〒151-0073 東京都渋谷区笹塚 2-4-4 北新ビル
FAX 03-5352-0216

BIKERS STATION 定価880円 本体838円 雑誌07583-12 T1107583120886